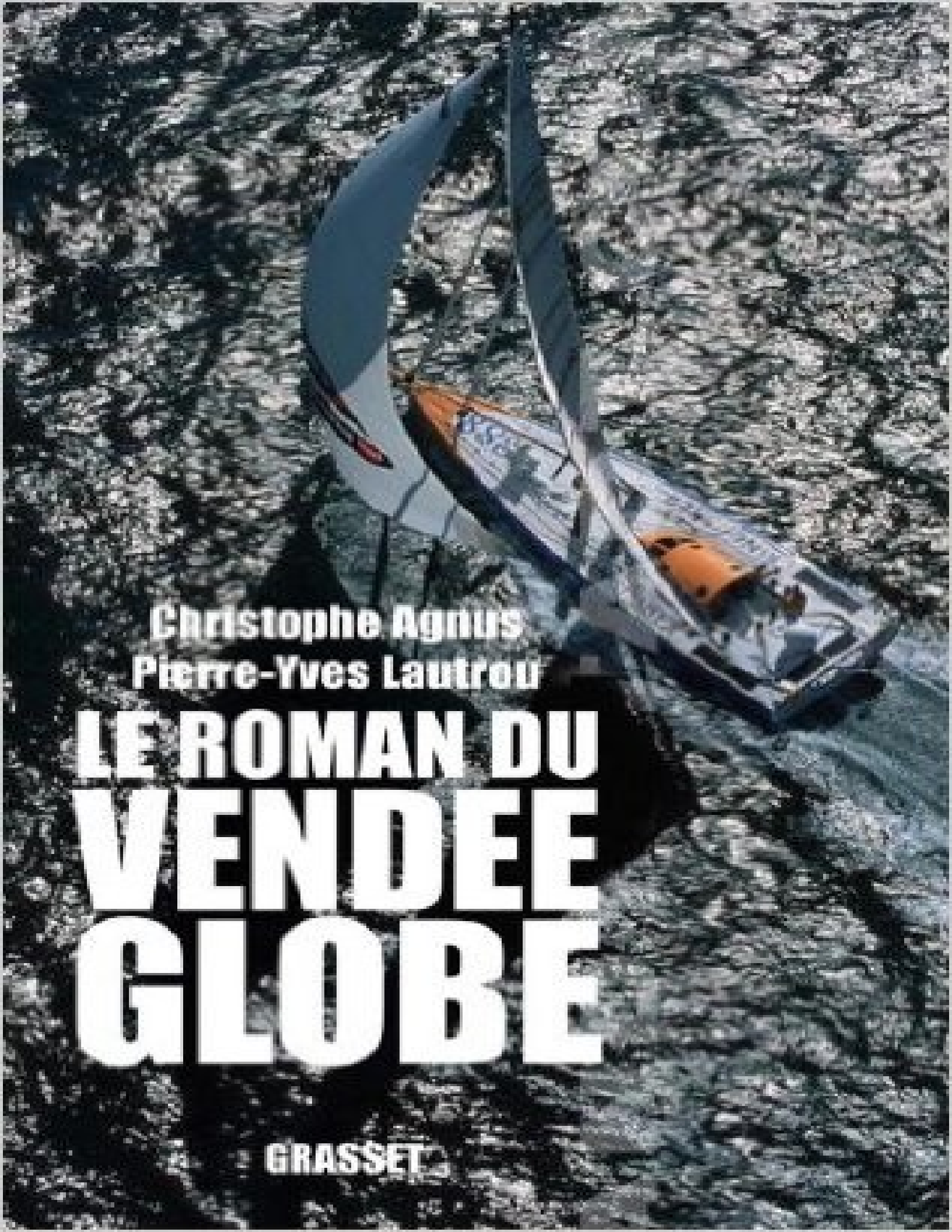
Christophe Agnus
Pierre-Yves Lautrou
LE ROMAN DU
VENDEE
GLOBE
GRASSET

Table des Matières

Page de Titre

Table des Matières

Page de Copyright

DES MÊMES AUTEURS

Chapitre 1 - «LE V OILÀ ! »

Chapitre 2 - LE PLONGEUR FAIT SURFACE

Chapitre 3 - NAISSANCE D'UNE IDÉE

Chapitre 4 - TREIZE APÔTRES

Chapitre 5 - TOUS DES HÉROS!

Chapitre 6 - MAUDIT MILLÉSIME

Chapitre 7 - MALAISES

Chapitre 8 - AVIS DE TEMPÊTE

Chapitre 9 - GERRY N'AURAIT PAS DÛ PARTIR

Chapitre 10 - DU BON USAGE DES PELLES À FEU...

Chapitre 11 - PAYS DE COCAGNE

Chapitre 12 - UN AUTRE MONDE

Chapitre 13 - SCANDALE SUR LE GLOBE

Chapitre 14 - « THE SHOW MUST GO ON »

PALMARÈS DU VENDÉE GLOBE

BIBLIOGRAPHIE

Remerciements

© *Éditions Grasset & Fasquelle, 2004.*
978-2-246-67599-0

DES MÊMES AUTEURS

SKIPPERS DE l'impossible, Altipresse, coll. « Histoires authentiques », 2003.

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Chapitre 1

«LE V OILÀ ! »

« Ça fait du bien quand ça s'arrête [1] ! » Les premiers mots d'un vainqueur du Vendée Globe au moment d'accoster le ponton des Sables-d'Olonne sont toujours disséqués avec curiosité. Qu'est-ce qu'un type qui vient de boucler le tour de la planète en trois mois, seul sur un voilier de 18,28 mètres de long, peut bien avoir dans la tête? Forcément, on s'attend à une ou deux sentences définitives. Sur le sens de la vie, le destin de l'espèce humaine ou les reflets de l'océan. Après tout, ces marins-là reviennent de drôles d'endroits. Et, à scruter leurs regards, on se doute bien qu'ils y ont fait de sacrées rencontres.

Ce serait mal connaître celui qui, en cette froide et humide soirée du samedi 10 février 2001, est le premier des vingt-quatre concurrents au départ à revenir amarrer son bateau dans le port de la sous-préfecture de Vendée. Debout face à une forêt de micros et de caméras, Michel Desjoyeaux porte un collier de fleurs que la mère de Jean-Jacques Laurent, patron de PRB, l'entreprise qui donne son nom au bateau, lui a confectionnée. Il a les yeux brillants, « Mich' », au moment de saisir la bouteille de champagne tendue par Philippe Jeantot, l'organisateur de la course. Dans ses mains expertes de régatier au palmarès sans fin, le magnum fait long feu. Sous les projecteurs et les flashes, la foule agglutinée à ses pieds subit la tradition de la douche pétillante sans broncher : les places sont chères sur le ponton qui joue au marsouin, même pour Louis Guédon, le député-maire des Sables-d'Olonne, et pour Philippe de Villiers, le président du conseil général de Vendée.

Desjoyeaux est du genre réservé et pudique. Pragmatique et rationnel, aussi. Arrivée du Vendée Globe ou non, pas question, pour l'instant, de perdre le contrôle. Alors, vite, appeler à la rescousse cet humour au second degré qu'il affectionne. Et servir ensuite un curieux raisonnement, avant que l'émotion ne frappe à la porte : « Ce n'est pas un rêve. Un rêve, ça ne se réalise pas. Mais ces quatre-vingt-treize jours marqueront ma mémoire à

tout jamais. Voilà, j'en ai les larmes aux yeux [2]. » Et, enfin, se laisser aller définitivement : « C'est le plus beau jour de ma vie [3] ! »

Quand il vire le cap Horn, un mois plus tôt, le skipper de *PRB* se voit bien franchir en vainqueur la ligne d'arrivée de ce quatrième Vendée Globe. Il a très exactement 602 milles [4] d'avance sur Ellen MacArthur, sa surprenante dauphine, tandis que Roland Jourdain, troisième, est diminué par une avarie de gréement. Pour beaucoup, donc, la course est jouée ce 10 janvier, à 19 h 07, quand le leader laisse dans son sillage le légendaire rocher noir.

Voire... Six jours plus tard, au moment où l'anticyclone de Sainte-Hélène commence à ralentir PRB, Michel Desjoyeaux subit la même avarie que Roland Jourdain, surnommé par tous « Bilou ». Une partie du rail sur lequel sa grand-voile monte le long du mât s'est arrachée : impossible de la hisser intégralement. Le skipper de Port-la-Forêt effectue la complexe réparation dans le plus grand secret, mais reste ralenti près d'une semaine, l'anticyclone qui barre tout l'Atlantique Sud accompagnant sa remontée vers le nord. « Je suis pris entre deux Hélène, une vieille sainte et une jeune énervée », confie-t-il à sa caméra embarquée. Le 23 janvier, la « jeune énervée » en question est revenue à 72 milles du leader. Tout est à refaire.

Longtemps, le futur vainqueur du Vendée Globe a eu du mal à admettre la remontée de la « petite Anglaise », surnom obligé de la miss. Au cours des conversations téléphoniques quotidiennes avec Eric Coquerel, son responsable de la communication, Desjoyeaux focalise son attention sur le *Sill* de Roland Jourdain, ami d'enfance et vieux compagnon de Solitaires du Figaro. «La stratégie de l'équipe *Kingfisher,* c'est de tout raconter, se souvient Coquerel. A les entendre, Ellen n'a plus de voile d'avant! A tel point que Mich' pense que son principal adversaire est Bilou, alors à plus de 350 milles de PRB, tandis qu'Ellen est à 200 milles [5]. » L'expérimenté communicant, membre de l'organisation du premier Vendée Globe, attaché de presse d'Isabelle Autissier lors de la précédente édition, passe une partie de ses nuits à gamberger. Un matin de la fin de janvier, il tente d'ouvrir les yeux de son skipper : « Ton principal adversaire, c'est Ellen ! » Le leader de la course prend alors conscience de la concurrence. «Jusque-là, Mich' ne la croyait pas capable d'aller jusqu'au bout. A 24 ans, il la pensait trop jeune. »

Dans ces moments de haute tension, Eric Coquerel est bien plus qu'un homme de relations publiques. A 42 ans, il promène ses yeux clairs et sa tignasse désordonnée dans le milieu de la voile depuis plus d'une décennie. Excellente plume, stratège intelligent, ce Parisien éternellement habillé de sombre est à la tête d'une petite agence de communication spécialisée quand Michel Desjoyeaux succède à Isabelle Autissier chez *PRB,* en 1999. L'entreprise vendéenne, spécialisée dans les produits de revêtements du bâtiment, ayant décidé de poursuivre sa politique de sponsoring dans la voile, c'est naturellement qu'il prend en charge les « RP » du Finistérien. Mais il ne va pas se contenter d'envoyer des communiqués de presse quotidiens. Coquerel - comme Mark Turner, son alter ego chez *Kingfisher* - a une vision moderne et réfléchie de son métier : au même titre que la logistique, la préparation mentale ou l'entraînement physique, la « com » est un outil au service de la réussite du projet, la victoire de son poulain. Les rôles et les procédures sont donc précisément définis; les événements sont planifiés et anticipés. Chez *Kingfisher,* une dizaine de scénarios de crise - avarie, démâtage, abandon, disparition - ont été étudiés, et les citations de plusieurs responsables du groupe anglais de grande distribution spécialisée dans l'électroménager et le bricolage sont déjà prêtes, au cas où. Des attitudes ultra-professionnelles, mais qui font grincer quelques dents dans un univers où l'on cultive encore un peu l'esprit bohème.

Pendant ce Vendée Globe, toutes les communications entre le skipper de PRB et la terre passent donc par Eric Coquerel. Au fil de la course, les deux hommes ont fini de construire par téléphone satellite une relation de confiance. Et, dans cette terrible remontée de l'Atlantique, c'est Coquerel qui va libérer Desjoyeaux, bousculé par le come-back de MacArthur. « C'était très dur mentalement, confiera le solitaire la veille de l'arrivée. Le système météo voulait cela et je n'y pouvais rien. C'est Eric Coquerel qui m'a sauvé, en me disant : "Tu dois accepter que tes 600 milles d'avance au cap Horn appartiennent au passé, c'est maintenant le départ d'une nouvelle course [6]. " »

Le passage du pot au noir, une zone de vents très faibles qui sépare les alizés des deux hémisphères aux alentours de l'équateur, joue, comme souvent, les implacables mouches du coche : calmes plats, grains et incertitudes... A la vacation radio du 28 janvier, un « Mich' Desj' [7] »

grinçant lâche à Philippe Jeantot, inquiet de le voir ralentir brutalement : « Tout va bien sauf que je suis tombé dans le pot au noir. Le garde-barrière a fermé le passage à niveau et est parti se coucher [8]. » Ellen MacArthur n'est plus qu'à 10 milles. « Si je grimpais en haut de mon mât, je la verrais peut-être. » Le lendemain, elle s'empare de la première place. Mais pour quelques heures seulement : Desjoyeaux a choisi de partir vers le nord-ouest, une route moins directe que celle de sa consœur, mais qui paye rapidement. C'est par là qu'arrive d'abord le vent tant attendu depuis cinq jours.

PRB est le premier à se défaire du pot au noir, le 30 janvier, et à repartir dans les alizés réguliers de nord-est vers le prochain obstacle : l'anticyclone des Açores. *Kingfisher* suit, à quelque 80 milles. Ellen MacArthur a laissé échapper son bon de sortie après avoir dû monter à deux reprises en haut de son mât pour remplacer sa girouette électronique, indispensable au pilote automatique. Epuisée, elle s'est endormie quatre heures. Le 2 février, elle heurte un objet immergé - sans doute un container flottant entre deux eaux - et perd l'une de ses deux dérives ainsi que beaucoup d'énergie dans la réparation. Sans, toutefois, omettre d'envoyer les images filmées de l'opération qui la montrent en train de lutter pour extraire la dérive abîmée deux fois plus grande qu'elle...

A moins d'une semaine de l'arrivée, Michel Desjoyeaux a choisi de contourner légèrement l'anticyclone des Açores par l'ouest. Ellen MacArthur, elle, joue son va-tout et tente la route directe. Le 5 février, *Kingfisher* talonne une nouvelle fois PRB à 15 milles. Le même jour, le monocoque vendéen rencontre les vents d'ouest attendus tandis que le voilier anglais reste englué dans les calmes. Le lendemain, Desjoyeaux compte plus de 100 milles d'avance sur MacArthur. Un coup de vent d'ouest, la plus forte tempête de ce Vendée Globe, cueille ensuite les deux coureurs. *Kingfisher* y casse son étai [9], et son skipper doit lever le pied. PRB s'envole vers la victoire : le 9 février au soir, Mich' Desj' compte vingt-quatre heures d'avance sur sa rivale. Il est annoncé aux Sables-d'Olonne pour le lendemain, samedi, vers 16 heures.

Avec ses seize mille habitants, la cité olonnaise, station balnéaire bondée l'été, fait figure de bourgade tranquille en hiver. Comme beaucoup de villes

du littoral vendéen, elle a fait le pari, voilà vingt ans, d'un tourisme de masse qui n'a pas forcément embelli sa côte. Qu'à cela ne tienne ! Avec le Vendée Globe, elle s'est trouvé ses Jeux olympiques : tous les quatre ans, en novembre et en février, des centaines de milliers de visiteurs y débarquent pour assister au départ et aux arrivées. Un jackpot pour l'économie locale et une gigantesque opération de relations publiques pour la ville et le département.

En cette veille de couronnement du quatrième vainqueur d'un Vendée Globe, l'effervescence s'est donc emparée des Sables-d'Olonne. Hôtels complets, parkings pleins à craquer, embouteillage de camping-cars, la foule des grands jours, encouragée par le début des vacances scolaires, afflue. Près du « Village », des techniciens montent le podium et un écran géant. Sous la grande tente blanche, le PC course [10] a repris ses quartiers vendéens, dans le froid mordant d'un vent de nord-ouest. Plus de six cents journalistes sont accrédités, sept hélicoptères et des dizaines de vedettes ont été affrétés par les médias - français et anglais, surtout. Dans un parc réservé, plusieurs dizaines de cars-régie pointent leurs paraboles vers le ciel.

En fin de matinée, une discrète réunion se tient dans l'ancienne usine située de l'autre côté du boulevard qui longe Port-Olona [11], où sont installées la plupart des chaînes de télévision. Objet : savoir qui fait quoi lors de la retransmission télévisée de l'arrivée de Michel Desjoyeaux. Curieusement, aucun accord n'est véritablement prévu. Pas de contrat, aucune exclusivité. Mais depuis le premier Vendée Globe, en 1989, l'équipe de « Thalassa » couvre en direct le départ et l'arrivée du premier. C'est le fruit d'une simple poignée de main entre Philippe Jeantot et Georges Pernoud, le patron de l'une des plus vieilles émissions de la télévision publique. Sans être complices, les deux hommes se connaissent depuis près de vingt-cinq ans, bien avant les exploits maritimes de Jeantot, quand le futur organisateur du Vendée Globe, alors plongeur de la Comex à la petite notoriété, était venu solliciter le producteur de télévision pour financer un tour du monde... en croisière !

France 3, partenaire historique du Vendée Globe, n'est pourtant pas la seule chaîne intéressée. Comme «Thalassa», TF1 a contacté l'équipe de *PRB* pour connaître ses intentions. Tout ce petit monde se retrouve autour

d'une table pour établir le scénario de la « montée des marches ». Il y a là, entre autres, Eric Coquerel et Jean-Jacques Laurent, de PRB, Georges Pernoud et Philippe Vilamitjana, de « Thalassa », Martin Tzara, chargé de production de TF1, et un représentant de Radio-France. Mais pas Philippe Jeantot...

La négociation est tendue. Les hommes de PRB ne souhaitent pas d'exclusivité et annoncent vouloir rester dans le cadre de l'organisation. Problème, il n'y a pas vraiment de cadre : rien de juridique, en tout cas. Forte de sa légitimité et du contrat moral la liant à Jeantot, l'équipe de « Thalassa » garantit de bousculer les programmes de France 3 pour diffuser l'arrivée en direct. Et elle a déjà proposé que le futur vainqueur porte un casque et un micro pour répondre aux questions de Georges Pernoud, ce que le staff de PRB a accepté. Côté TF1, on renâcle : Martin Tzara fait valoir qu'il n'y a pas de contrat d'exclusivité et que la mer appartient à tout le monde : TF 1 diffusera en direct l'arrivée si elle intervient dans le créneau dont la chaîne dispose après le match de football ou pendant le 20 heures.

Samedi 10 février, cinq heures du matin, à bord de *PRB.* Endormi dans sa couchette, le skipper est réveillé par une étrange sensation : plus un bruit ou presque, le calme entoure son voilier qui se déhale à petite allure. La dépression qui l'emmenait à bonne vitesse vers les Sables-d'Olonne depuis cinq jours l'a dépassé, laissant la place aux calmes. Michel Desjoyeaux renvoie la toile, non sans devoir monter en tête de mât remplacer une poulie de drisse [12] de spi. Lors de la vacation radio du matin, il n'en perd pas son humour : « Je n'arriverai pas avec le TGV de 15 h 46. (...) J'ai dû renvoyer toute la garde-robe. Mais plus je mettais de la toile, moins j'avançais (...). J'ai dû admettre qu'une arrivée dans l'après-midi était une belle utopie (...) [13]. » La nouvelle ETA [14] , aux alentours de 20 heures, va faire jaser : Mich' Desj' arriverait pour le journal télévisé... Le double vainqueur de la Solitaire du Figaro n'a pas vraiment le choix. Marée oblige, après 21 heures, il n'aura plus assez d'eau pour rentrer dans le port des Sables-d'Olonne.

En fin de matinée, PRB croise le premier bateau venu à sa rencontre, *Royale Atlantique,* un catamaran à moteur, conçu pour filmer les courses à la voile. A bord, Vincent Riou, membre de l'équipe technique du voilier vendéen, et Hubert Desjoyeaux, frère aîné de Michel, responsable du

chantier naval CDK, à Port-la-Forêt. Ils sont les premiers proches que le solitaire revoit depuis son départ, le 9 novembre 2000. Tout l'après-midi, le ciel reste désespérément bouché, interdisant aux hélicoptères de filmer la moindre image de *PRB* en route vers le triomphe. Une pluie fine et glacée arrose consciencieusement les spectateurs emmitouflés qui se massent peu à peu de part et d'autre du chenal. Sous les parapluies, les banderoles sont prêtes. Comme dans une liturgie apprise par cœur depuis la première arrivée du Vendée Globe, en 1990, le peuple des Sables - on parle de deux cent mille personnes - s'apprête à communier avec son prophète...

En professionnel consciencieux, Michel Desjoyeaux s'est préparé depuis longtemps à cette arrivée. Trois mois auparavant, la veille du départ, il a réuni toute son équipe au ponton A de Port-Olona, à bord de la vedette de son sponsor. La course est passée au crible : règles de communication, procédures d'urgence, scénarios de départ et d'arrivée. C'est ce jour-là qu'on rappelle que seul le skipper décidera, en cas d'abandon, de rentrer hors course aux Sables-d'Olonne ou pas. Que l'arrivée du bateau ne sera jamais retardée pour satisfaire les desiderata médiatiques. Qu'il n'y aura aucune exclusivité radio et télé. Même les détails de la soirée de fête qui suivra inévitablement sont abordés.

Ce 10 février, dans les heures qui précèdent la ligne d'arrivée, Eric Coquerel envoie une longue note récapitulative de la soirée à son skipper, qui s'est rasé la barbe et coupé les cheveux. Il lui précise aussi le contexte de sa victoire annoncée : l'énorme popularité dont jouit Ellen MacArthur dans les médias français et l'impact des aventures d'Yves Parlier, qui, à court de nourriture, poursuit sa course en se nourrissant d'algues après avoir réparé son mât cassé en trois, tout seul, dans un fjord perdu de Nouvelle-Zélande. Deux héros populaires avec lesquels Desjoyeaux a été relativement maladroit dans ses communications précédentes. A propos de la première, il s'est demandé à voix haute comment elle faisait pour atteindre un tel niveau de compétence à un si jeune âge - propos que la rumeur n'a pas manqué de relayer et de déformer en « Ellen MacArthur triche et se fait router ». Quant au second, Mich' Desj', pur compétiteur, ne comprend pas l'acharnement qu'il met à boucler coûte que coûte son tour du monde et le fait savoir, à rebours de l'enthousiasme ambiant. Le marin de Port-la-Forêt a une qualité : il dit toujours ce qu'il pense...

A 19 heures, les premiers bateaux partis du port rejoignent PRB dans la nuit. Une demi-heure plus tard, un feu de tête de mât danse faiblement sur l'horizon enfin débarrassé de sa purée de pois. «Le voilà! » La pluie a cessé. Les hélicoptères entrent en action et, dans un vacarme assourdissant, illuminent de leurs projecteurs puissants la scène finale de la quatrième édition du Vendée Globe. Sous spi et grand-voile haute, le monocoque glisse au milieu d'une centaine d'embarcations en tout genre. La mer, noire, n'est plus qu'un bouillonnement d'écume et de sillages.

A terre, Georges Pernoud, s'apprête à prendre l'antenne. Il est 19 h 56, c'est la fin du « 19-20 », l'un des programmes les plus suivis de France 3. Priorité au direct, tous les spots de pub sautent. Devant sa télévision, en vacances à la montagne, Alain Vautier, le directeur de la programmation de la chaîne, s'étrangle à moitié; Jean Réveillon, ancien patron du service des sports de France Télévision, désormais directeur général chargé de l'antenne, a donné son feu vert. Près de 4,5 millions de téléspectateurs vont assister au sacre de Desjoyeaux.

A bord de PRB, le téléphone sonne dans le vide. Jean-Philippe Saliou, l'un des préparateurs du bateau, tente de joindre le skipper pour lui dire de vive voix qu'il a « fait son boulot proprement [15] ». Magie du satellite, l'appel vient de loin : Saliou participe à The Race, la course autour du monde « sans limite », organisée par Bruno Peyron, et navigue à ce moment-là dans le Pacifique Sud à bord du catamaran *Innovation Explorer.* Peine perdue, Mich' a bien d'autres choses à faire. Comme essayer de trouver la ligne d'arrivée...

Car la Nouch - prononcer « nouk », le « nœud » en patois sablais -, cette fameuse cardinale sud [16] que l'on voit danser dans les vagues les jours de tempête à l'entrée du chenal des Sables-d'Olonne, et qui forme l'une des extrémités de la ligne, reste pour l'instant invisible. 46° 28.6 Nord, 01° 47.3 Ouest, ses coordonnées sont bien rentrées dans l'ordinateur de bord, qui indique son immédiate proximité. Mais rien à faire. Ebloui par les projecteurs, Desjoyeaux ne distingue pas les six éclats blancs courts suivis d'un éclat plus long qui signalent sa présence dans la nuit.

20 h 08 et 32 secondes : la Nouch surgit au dernier moment, juste devant l'étrave de PRB. Un coup de barre en catastrophe, la balise est évitée de

justesse et la voix de Sylvie Viant, présidente du comité de course, résonne dans toutes les radios VHF [17] de l'incroyable flottille entourant le monocoque vendéen : « Pour l'arrivée du Vendée Globe, top premier, *PRB*, Michel Desjoyeaux. » C'est l'heure des inévitables comptes, exercice de style imposé de cette discipline particulière qu'est « le tour du monde en solitaire sans escale et sans assistance ». En 93 jours, 3 heures, 57 minutes et 32 secondes, Michel Desjoyeaux entre dans la légende agitée du Vendée Globe. Il bat le précédent record, établi par Christophe Auguin en 1997, de plus de douze jours.

Il ne faut guère de temps pour que les six pneumatiques de l'équipe PRB partent à l'assaut du voilier amiral. Comme un plan de table, leur disposition a été précisément réglée par Jean-Jacques Laurent et Jacques Archambaud, le directeur de Port-Olona. Ne sont autorisés à monter à bord que les intimes : Régine, la femme de Michel, les « petits Desj' » - Adrien, l'aîné, 9 ans, les jumeaux Tristan et Jérémie, 5 ans -, Vincent Riou et Jean Saucet, qui a coordonné la construction du bateau. Dans le chenal, Jean-Paul Roux, codirecteur de course de The Race en permission exceptionnelle et fidèle du clan Desjoyeaux, embarque pour décourager les éventuels journalistes tentés de monter à bord malgré la consigne. Après une longue étreinte avec sa famille, l'ex-solitaire se plie au cérémonial de la victoire : à l'avant de son bateau, les bras en croix, un fumigène rouge dans chaque main, il pénètre entre les deux jetées sous les vivats de la foule.

Le vainqueur a beau s'être préparé à l'accueil, le choc est rude. « Tu sais qu'il va y avoir du monde, mais même en le sachant, ça te remue. C'est énorme, incroyable! Aujourd'hui encore, rien que d'en parler, j'ai le cœur qui bat plus vite [18]... » Offert par le sponsor comblé, un gigantesque feu d'artifice de vingt-cinq minutes, comme Les Sables-d'Olonne en ont rarement vu, explose dans la nuit, apeurant les mouettes, qui s'envolent en masse. Jacques et Jean-Jacques Laurent - le père et le fils -, patrons de PRB, ont vu les choses en grand, en installant un écran géant de 90 mètres carrés et une sonorisation de 60 000 watts. Pour leur première victoire en trois participations, ils n'ont pas mégoté : le budget de la fiesta est de 800 000 francs (environ 120 000 euros). De quoi effacer de leur mémoire la déception d'Isabelle Autissier, arrivée juste après le vainqueur en 1997, mais

non classée suite à une escale au Cap. « Il fallait qu'on se rattrape [19] ! » se justifie aujourd'hui, tout sourire, le fils Laurent.

De l'entrée du chenal jusqu'au ponton officiel, la distance est de 1,5 kilomètre. La procession prendra plus d'une heure. Très vite, le vainqueur a revêtu sa nouvelle couronne : un casque et un micro pour dialoguer avec le présentateur de « Thalassa ». Dans cette ambiance irréelle - feux d'artifice, fumigènes, hélicoptères, hourras -, le solitaire sorti de la nuit ressemble, au choix, à un employé de piste d'aéroport, à l'improbable disc-jockey d'un concert très particulier ou à un extraterrestre...

L'arrivée de Michel Desjoyeaux est fracassante. Et, sur TF1, où se déroule la grand-messe du 20 heures, on l'a bien compris : le conducteur du journal est bousculé pour offrir l'arrivée en direct aux téléspectateurs. Rémy Pelletier, l'envoyé spécial de la chaîne et de LCI, suit le cortège dans un canot pneumatique, sur la gauche de *PRB.* Il tente désespérément d'obtenir quelques mots du héros de la soirée. « Michel ! Michel ! » Mais le skipper de *PRB* n'entend rien - et ne veut rien entendre. En désespoir de cause, le journaliste tente de grimper à bord.

— Michel! Michel!

— Il ne peut pas répondre, ses enfants le demandent ! répond, pince-sans-rire, Régine, la compagne du solitaire.

Rémy Pelletier est refoulé sans ménagement. Le tout sous les caméras de France 3 où on assiste, médusés, à l'incident.

Il est près de 21 heures quand le voilier blanc s'immobilise près du ponton. C'est le moment du champagne et des premiers discours. Après plus de quatre-vingt-treize jours de mer, le marin pose pied à terre, encadré par des employés de PRB. Il a les jambes qui flageolent un peu et part s'isoler quelque temps en famille avant de subir le contrôle antidopage et d'engloutir le repas qu'il a commandé en mer : des crudités, un steak tartare et un dessert au chocolat, arrosés d'une bière. La brève pause terminée, Desjoyeaux se rend à la conférence de presse. A peine le temps de s'asseoir dans le canapé de cuir rouge, toujours affublé de son collier de fleurs, qu'une standing ovation des journalistes et du public salue celui qui vient d'entrer dans le cercle très fermé des vainqueurs de Vendée Globe [20]. Les

mains jointes devant la bouche, le Finistérien lutte un instant puis, le regard embué, doit se résoudre à laisser percer son émotion.

Fidèle à lui-même, Desjoyeaux va parler sans pathos ni emphase. Il va répéter que la course se gagne à quatre-vingts pour cent avant le départ. Qu'il n'a pas eu peur et que la mer peut être dangereuse tout près d'ici, à Quiberon, où des pêcheurs ont péri en mer voilà peu. Qu'il n'est pas un aventurier mais un marin, lui aussi, dont le métier est de naviguer. Qu'il a fait - et bien fait - son boulot. Qu'Ellen MacArthur ne cesse de l'étonner. Et qu'il est « le plus heureux des hommes ».

Vers minuit, il rejoint la fête organisée par PRB dans son hangar du port tout proche. Trois mille invités l'attendent. A 6 heures du matin, le régatier pur beurre devenu « circumnavigateur » en solo est encore d'attaque. Les Sables-d'Olonne s'éveillent doucement et se préparent à accueillir avec la même fièvre - si ce n'est une fièvre plus grande encore - Ellen MacArthur.

Trente-deux ans après le Golden Globe, la première course autour du monde à la voile, en solitaire et sans escale, les héritiers de Robin Knox-Johnston, le vainqueur, sont devenus des quasi-rock-stars.

1 « Desjoyeaux aux Sables, émouvant », *Libération*, 12/02/2001.

2 « Un héros sort de la nuit a, Le *Journal du Dimanche*, 11/02/2001.

3 «Un sacré matelot! », *L'Equipe*, 11/02/2001.

4 1 mille nautique = 1 852 mètres.

5 Entretien avec les auteurs, le 21/04/2004.

6 « C'était très dur mentalement », Le *Parisien*, 10/02/2001.

7 Son diminutif.

8 *L'Enfant de la vallée des fous*, Régine Bornens, Eric Coquerel, Michel Desjoyaux, Gallimard, 2001, p. 96.

9 Le câble qui tient le mât par l'avant.

10 Le lieu névralgique depuis lequel la course est suivie par l'organisation et les médias.

11 Le port de plaisance des Sables-d'Olonne.

12 Le cordage qui sert à hisser les voiles.

13 « Desjoyaux aux Sables, émouvant », *Libération*, 12/02/2001 et « Un héros sort de la nuit », *Le Journal du Dimanche*, 11/02/2001.

14 « Estimated Time of Arrival », l'heure estimée d'arrivée.

15 *L'Enfant de la vallée des fous, op. cit.,* p. 109.

16 Balise surmontée de deux cônes noirs, pointes tournées vers le bas, que les navigateurs doivent contourner par le sud.

17 Pour « Very High Frequency » : radios qui permettent de communiquer en mer à faible distance.

18 Entretien avec les auteurs, le 31/01/2004.

19 Entretien avec les auteurs, le 5/02/2004.

20 Titouan Lamazou, Alain Gautier, Christophe Auguin.

Chapitre 2

LE PLONGEUR FAIT SURFACE

En ce 18 mars 1969, *Joshua,* le ketch [1] en acier rouge de Bernard Moitessier, s'éloigne de la baie du Cap, en Afrique du Sud. Sans même s'arrêter, il a transmis à une vedette portuaire venue à sa rencontre un bidon en plastique contenant son livre de bord, du courrier, des pellicules, dix films couleurs en 16 mm et trois cassettes enregistrées. Le marin français a quitté Plymouth, en Grande-Bretagne, sept mois plus tôt, le 22 août 1968. Il a traversé l'océan Indien et le Pacifique puis viré le cap Horn. Non-stop. En reprenant le large, Moitessier frôle un pétrolier britannique, le *British Argosy.* D'un habile coup de lance-pierres, il envoie sur la passerelle un nouveau message à destination du journal londonien le *Sunday Times.* Sans doute le solitaire ne mesure-t-il pas, alors, la portée de son geste. Car, en une phrase, toute simple, il s'apprête à fonder son propre mythe : «Je continue sans escale vers les îles du Pacifique parce que je suis heureux en mer et peut-être, aussi, pour sauver mon âme. »

Bernard Moitessier s'est élancé d'Angleterre avec l'intention d'effectuer un tour du monde en solitaire et sans escale. Personne, en cette fin des années soixante, n'y est encore parvenu. Depuis Joshua Slocum et son Spray, pionniers du genre à la fin du XIX^{e} siècle, une poignée de marins s'est aventurée sur ce parcours exigeant. Ils ont pour nom Harry Pidgeon, Alain Gerbault, Edward Miles, Louis Bernicot, Vito Dumas, Jacques-Yves Le Toumelin, Marcel Bardiaux, Jean Gau, John Guzzwell, Pierre Auboiroux... Quelques héros et beaucoup d'inconnus [2]. Mais c'est avec Francis Chichester, en 1966, que les choses sérieuses prennent forme. L'ex-valet de ferme aux mille vies, vainqueur de la première transatlantique en solitaire en 1960, dauphin de Tabarly lors de la deuxième édition en 1964, s'est mis en tête de saluer les trois caps à bord de son Gipsy *Moth IV,* un ketch de 16,15 mètres spécialement construit pour le défi. Toute la Grande-Bretagne suit les deux cent vingt-six jours d'épopée du sexagénaire, qui ne s'autorise qu'une seule escale à Sydney, une grande première. Quelque

temps après avoir atteint Plymouth, le 18 mai 1967, Chichester, véritable héros national, est anobli par Elisabeth II.

Mais, déjà, un exploit plus grand encore - le même tour, sans escale - taraude plusieurs marins qui n'ont pas attendu le retour du navigateur britannique pour s'y préparer. Et pour l'annoncer. Si bien qu'à coups de livres sterling les journaux de Londres achètent l'exclusivité des récits des futurs circumnavigateurs. Un après-midi de mars 1968, Murray Sale et Ron Hall, deux journalistes du *Sunday Times*, le plus gros tirage de la presse dominicale, trouvent la solution pour damer le pion à la concurrence. Elle va révolutionner pour longtemps les courses à la voile...

Le dimanche 17 mars, ils publient dans leur journal l'annonce de la course du Golden Globe. Les règles sont simples : l'hebdomadaire offrira un globe en or au premier marin qui effectuera un tour du monde par les trois caps - Bonne-Espérance, Leeuwin, Horn -, en solitaire, sans escale et sans assistance, et reviendra à son point de départ, un port situé dans l'hémisphère Nord, au-dessus du quarantième parallèle. Le plus rapide à boucler ce parcours au départ d'un port britannique se verra en sus récompenser de 5 000 livres. Les concurrents devront partir entre le 1 er juin et le 30 octobre 1968.

Neuf navigateurs [3] vont relever ce défi inédit à l'époque : six britanniques - John Ridgway (29 ans), Chay Blyth (27 ans), Robin Knox-Johnston (28 ans), Bill King (57 ans), Nigel Tetley (45 ans) et Donald Crowhurst (36 ans) ; deux français - Bernard Moitessier (43 ans) et Loïck Fougeron (42 ans); et un italien - Alex Carozzo (36 ans). Certains sont plus qu'habitués aux navigations hauturières : Bernard Moitessier a ainsi rallié Tahiti à Alicante, en Espagne, deux ans plus tôt en compagnie de sa femme Françoise. Mais d'autres, tel Chay Blyth, un ex-sergent parachutiste qui a déjà traversé l'Atlantique à la rame, n'ont jamais navigué à la voile de leur vie !

Trois d'entre eux partent en juin, trois autres attendent la fin d'août, un seul quitte l'Angleterre en septembre, et les deux derniers attendent la date limite pour prendre le large. A la mi-janvier 1969, Robin Knox-Johnston, dont on est sans nouvelles depuis novembre, franchit le cap Horn. Cet officier de marine marchande en disponibilité, autant porté sur la lecture que sur l'exercice physique, mène *Suhaili*, un lourd ketch blanc en teck à bord duquel il a déjà rallié Bombay à l'Angleterre. Moins de trois semaines

après son passage, Knox-Johnston est suivi par Moitessier au pied du « Cap Dur ». Le marin français fait figure de favori. Parti neuf semaines après l'officier anglais en rupture de ban, il a considérablement réduit son retard. Pour les médias britanniques, le Golden Globe va se jouer au finish entre les deux hommes. A l'exception de Nigel Tetley et de Donald Crowhurst, loin derrière, tous les autres ont abandonné.

Le renoncement spectaculaire de Bernard Moitessier est un coup de tonnerre. Le public et les spécialistes sont partagés entre admiration et interrogation. Pour Robin Knox-Johnston, la voie est libre. Un peu plus d'un mois après le changement de cap radical du Français, le marin anglais s'engage entre Black Rock et Pendennis Point, à Falmouth, le mardi 22 avril 1969, à 15 h 25. A l'officier des douanes qui lui demande sa provenance, Robin Knox-Johnston répond simplement : « Falinouth. » Il est le premier marin à accomplir une circumnavigation en solitaire et sans escale. Trois cent treize jours lui ont été nécessaires.

Un mois plus tard, Nigel Tetley voit *Victress,* son trimaran en contreplaqué, couler sous ses pieds, non loin des Açores. Il est sauvé par le *Pampero,* un tanker italien. Le 10 juillet, le RMV *Picardy,* un navire de commerce britannique, retrouve *Teignmouth Electron,* le trimaran de Donald Crowhurst, vide de son skipper. L'examen approfondi des livres de bord montre que l'ingénieur en électronique anglais n'a jamais quitté l'Atlantique, diffusant pendant plusieurs mois de fausses positions [4]. Dépassé par l'énormité de sa propre supercherie, Crowhurst s'est jeté à la mer.

Longtemps le Golden Globe va hanter les mémoires de ceux qui s'y sont frottés. Comme si l'on ne revenait pas tout à fait indemne de ce voyage particulier. Même si le psychiatre qui examina Robin Knox-Johnston avant son départ confirme son diagnostic au retour : « Désespérément normal »... L'unique concurrent, finalement, à avoir terminé la course en tirera gloire et fortune. Devenu, lui aussi, pair du royaume, il effectuera le même périple un quart de siècle plus tard, en catamaran et en équipage, accompagné du Néo-Zélandais Peter Blake, en... soixante-quatorze jours. John Ridgway, Chay Blyth et Bill King repartiront, d'une manière ou d'une autre, autour du monde. Nigel Tetley, lui, se pendra en février 1972, dans un bois, près de Douvres.

Bernard Moitessier, qui a continué sa navigation, jette l'ancre à Papeete le 21 juin 1969, après dix mois de solitude à bord de *Joshua*. Pendant deux ans, il s'attelle à l'écriture de ce qui va devenir un énorme best-seller. *La* Longue Route, publié chez Arthaud, sort en librairie en 1971. L'ouvrage connaît un succès immédiat. Il est adopté par une génération de marins qui s'y reconnaissent, comme les beatniks s'étaient reconnus dans Sur la route [5] de Kerouac. A l'instar de Gérard Janichon et Jérôme Poncet, les héros de *Damien*[6], Moitessier, avec son look décharné de « (...) barde des océans, un peu clodo de l'écume et philosophe des déferlantes [7] », devient le gourou d'une époque, celle du « flower power ». En renonçant à la gloire mais aussi à la société de consommation qui lui tendaient les bras à Plymouth, il a trouvé la « paix intérieure », loin des « faux dieux » qui l'attendent en Europe. Pour des milliers de voileux et beaucoup d'autres, la lecture de *La Longue Route* va servir de déclic pour un grand départ - autour du monde ou ailleurs -, qui annonce des voyages autant géographiques que personnels.

A Quimper, capitale de la Cornouaille, un jeune homme approchant la vingtaine est de ceux-là. Son nom? Philippe Jeantot, futur créateur du Vendée Globe. Le deuxième des quatre enfants - une fille et trois garçons - de Robert et Geneviève Jeantot est né le 8 mai 1952 à Tananarive. Madagascar est l'une des nombreuses escales que le chef de famille a fait connaître aux siens au gré de ses pérégrinations professionnelles. Dans la préfecture du Finistère, où il a posé ses valises dans les années soixante, Robert Jeantot travaille comme cadre à la Banque Nationale de Paris. L'aîné des garçons a du caractère et se frotte régulièrement à ce paternel austère, que des amis d'enfance de Philippe décrivent comme plutôt froid, distant et rigoureux. Plus d'une fois la porte claque, le fils Jeantot ne rentre pas le soir. Devenu homme public, il ne fera que très rarement allusion à son père, tandis que sa mère sera toujours présente lors des grands rendez-vous.

En descendant l'Odet, la mer n'est pas loin des flèches de la cathédrale. Mais rien, dans l'histoire ou les habitudes familiales, n'attire spécialement les enfants Jeantot vers l'eau salée. Ce n'est qu'à l'adolescence tardive que le jeune Philippe découvre la voile. La geste « jeantesque », maintes fois contée lors de la multitude d'interviews qu'il accordera lorsque la célébrité

viendra, date cette révélation d'une mauvaise grippe qu'il attrapa à 15 ans [8]. Pour consoler le petit Philippe enrhumé, un oncle lui aurait offert *La Longue Route* de Moitessier, avalée deux fois dans la nuit. Selon Jeantot, c'est *la* révélation. Tout à coup, le destin encore mal tracé d'un ado qui cherche sa voie s'illumine. Toujours, le futur quadruple « tourdumondiste » s'inscrira dans cette ô combien noble filiation, loin, très loin du professionnalisme dont il saura très vite faire preuve.

Pourtant... L'année des 15 ans de Philippe Jeantot, en 1967, Bernard Moitessier n'a pas encore endossé son costume de prophète des « globe-flotteurs ». Un premier ouvrage [9] lui a certes procuré un début de célébrité. Mais, à l'époque, il envisage tout juste son tour en solo. Surtout, il n'a pas encore écrit une ligne de sa *Longue Route* qui paraîtra... quatre ans plus tard. Bizarrement, personne, au cours des vingt années de carrière bien remplies de Philippe Jeantot, ne relèvera cette curieuse incohérence. Sans doute le futur skipper a-t-il toujours confondu avec le premier ouvrage du maître Moitessier - c'est en tout cas sa version aujourd'hui. Rien de bien grave, en vérité. Juste le sentiment, déjà, que la légende du héros est mal assurée...

C'est à Sainte-Marine, à l'embouchure de l'Odet, la rivière qui traverse Quimper, que Philippe Jeantot s'initie à la voile. Ce poste avancé du pays bigouden - il en délimite la frontière est - fait face à la station balnéaire de Bénodet, beaucoup plus fréquentée. Petit port de carte postale où il fait, aujourd'hui encore, bon vivre, Sainte-Marine est le fief de la famille Poupon. De la bande de jeunes qui y fait alors son apprentissage de la brise et des embruns, Luc et son cadet Philippe sont les cadors, affûtés depuis longtemps par leurs navigations répétées en Vaurien [10] dans les Vire-Court de l'Odet.

Jeantot y fait ses gammes et s'intègre vite à l'école de voile pour débroussailler les lieux d'abord, en tant que moniteur, comme les copains, ensuite. Il est accompagné d'un garçon du pays, rencontré en classe de première, en 1970, au lycée Yves-Thépot de Quimper : Alain Tymen. Les deux jeunes gens deviennent vite inséparables. «Nous avions beaucoup de points communs, se souvient Alain Tymen. Nous partagions une passion pour la voile, bien sûr, mais aussi pour la plongée et le judo. Et puis nous

avions une vision commune de notre futur [11]. » Un futur qu'ils imaginent tous les deux sur l'eau, en voyage.

L'époque est heureuse et sans soucis. La concurrence se souvient que Jeantot, plutôt beau gosse, a du succès avec les filles. Et que, s'il n'est jamais le dernier pour « partir en piste », il s'adonne à la fête sans excès. Ce qui ne l'empêche pas de jouer les barmen pendant quelques mois derrière le comptoir de la Chaumière, la célèbre boîte de nuit locale.

A Sainte-Marine, Jeantot et Tymen multiplient les activités, histoire de s'offrir leur indépendance financière. Ils plongent pour récupérer des moteurs, s'adonnent au commerce de crustacés, vendent des bijoux sur la route, parfois jusqu'en Italie.

En 1972, les deux compères passent leur bac F3 d'électrotechnique. A la rentrée, ils effectuent ensemble une préparation militaire parachutiste : pour leur service national, ils seront paras, un choix curieux pour l'époque, qui éclaire la toute relative politisation du citoyen Jeantot. « Ça n'était pas un choix politique [12] », précise Tymen. Plutôt le choix de l'aventure et de l'engagement physique. Les deux amis seront séparés, Jeantot étant affecté à Dakar et Alain Tymen à Bayonne puis Tarbes.

A son retour du service militaire, en septembre 1973, Philippe Jeantot s'inscrit en fac d'anglais, à Brest. Sans conviction. Un grand projet, bien plus motivant, l'habite. Le même que celui de toute une génération d'apprentis marins-voyageurs des années soixante-dix, biberonnée aux récits d'un Moitessier dont l'aura va grandissant : le tour du monde à la voile. Alors, Jeantot navigue : « Je partais en stop depuis Brest pour aller faire les entraînements d'hiver de La Trinité-sur-Mer [13] », se souvient-il. Pas question, pourtant, de course. Mais de voyage, si. « Il en parlait souvent, c'était son virus, raconte l'un de ses bons amis de l'époque. Il était même parfois un peu énervant. Je me souviens de m'être arrêté, un jour, au bord de la route et lui avoir tendu un arbuste en lui disant : " plante, ça te fera un mât [14] ! " »

Pour vivre le rêve de Moitessier, il faut de l'argent, évidemment. Donc un métier. Au début de 1975, Jeantot lâche définitivement ses études d'anglais pour intégrer avec Alain Tymen toujours, un stage de formation à la plongée de la Compagnie Maritime d'Exploitation, la Comex, une société d'ingénierie et d'interventions sous-marines. Le job est plutôt rude, mais très

bien rémunéré. Et il offre la dose d'aventures et de performances physiques indispensable à Jeantot.

Ce sont des années d'intenses bourlingues aux quatre coins du monde : Terre de Feu, mer du Nord, Caraïbes, golfe de Guinée, golfe Persique. Philippe Jeantot plonge dans toutes les mers, à toutes les profondeurs. A la Comex, créée par Henri-Germain Delauze en 1961 à Marseille, c'est l'époque héroïque de la conquête des grands fonds pour l'exploitation offshore : le pétrole et les dollars coulent à flots, les compagnies sont prêtes à payer cher ces têtes brûlées capables de se jeter à l'eau par tous les temps pour que l'or noir continue à jaillir en surface. « Sur la vingtaine de garçons qui participaient à mon stage d'entrée à la Comex, rappelle Jeantot, la moitié sont morts aujourd'hui [15]. »

Dans ces conditions hostiles, où la maîtrise de soi dans l'affrontement avec les éléments prime sur le reste, Jeantot est à l'aise. Ses collègues de l'époque se souviennent d'un type discret, têtu, volontaire, entièrement tourné vers son projet nautique de grand voyage, capable de multiplier les longs séjours en caisson hyperbarre - très bien rémunérés - afin de gagner plus d'argent pour son bateau. Jeantot fait partie des meilleurs, toujours volontaires pour les expériences que mène la compagnie, toujours plus profond. Dès 1976, il participe au programme Janus IV qui vise à « étudier les possibilités opérationnelles des plongeurs à grande profondeur avec réalisation d'un travail [16] ». Le tout en respirant un mélange d'oxygène, d'hélium et d'azote... En octobre 1977, au large de Cavalaire, Jeantot et cinq autres cobayes, répartis en deux équipes, participent à une plongée expérimentale à 460 mètres de profondeur. Le soir du deuxième jour, Henri-Germain Delauze demande à ses plongeurs de tenter un record à moins 500 mètres. Mais ce n'est pas l'équipe de Jeantot qui est choisie pour sortir : Jacques Verpeaux et Gérard Vial sont les seuls plongeurs à établir le fameux record.

Elément fondateur de la saga de Philippe Jeantot, sa vie de scaphandrier dure un peu plus de quatre ans. Pendant cette période aventureuse, Jeantot a mis en chantier un ketch en acier de 13,50 mètres qu'il finance avec ses émoluments confortables de plongeur à hauts risques. En 1979, il se met en congé de la Comex et embarque sur son *Kreiz an Avel* (« au milieu du vent »), réalisant le vœu de ses 15 ans : suivre le chemin de Moitessier. Le futur

solitaire n'est pas seul : Colette, son amie, l'accompagne. « D'abord je partais me faire la main pour un tour du monde par les alizés - juste pour me donner un peu de bon temps. Au retour, j'embarquerais en solitaire pour ma "longue route sans escale". Tout était bien programmé, tout était clair dans mon esprit [17]. » Le Jeantot de croisière ne saurait mieux résumer le futur Jeantot de course : carré, méthodique, déterminé...

Fin juin 1979, pendant que l'ex-plongeur et sa belle entament leur balade, une trentaine de navigateurs yankees enquillent les bières au pub de la marina de Goat Island, à Newport, sur la côte est des Etats-Unis. Ces pionniers célèbrent l'arrivée de la Bermuda 1-2, une course de 1 200 milles entre Newport et les Bermudes, courue en solo à l'aller et en double au retour. Une épreuve rare dans ce pays encore loin d'avoir succombé à la mode européenne du solitaire. Comme toujours après les régates, les discussions vont bon train. James Roos, le patron de la marina, et David White, un géant blond et barbu qui ambitionne de participer à l'Ostar [18] de l'année suivante, ne sont pas les moins volubiles. On ne mesurera sans doute jamais précisément l'apport du houblon fermenté à l'histoire des courses au large, mais il est tout sauf négligeable... Tard dans la soirée, Roos et White, en pleine forme, finissent ainsi de pondre un concept nouveau, héritier d'un Golden Globe anglais déjà vieux de dix ans : un tour du monde en solitaire, mais avec escales, qu'ils baptisent « Around Alone ».

Dix mois plus tard, une simple brève dans *Voiles et voiliers*[19] annonce la tenue d'une course en quatre étapes - Newport, Le Cap, Sydney, Rio puis retour à Newport - dont le départ est prévu le 31 juillet 1982. Pendant les deux années suivantes, le magazine ne consacrera plus une ligne à cette épreuve lointaine. La France vélique d'alors vibre avant tout pour les multicoques, dont c'est l'âge d'or.

A l'arrivée de la transat anglaise, à Newport, en juin 1980, un premier concurrent français s'inscrit : Guy Bernardin, qui vient de traverser l'Atlantique sur Ratso *II* - l'anagramme d'Ostar -, un monocoque de 11,50 mètres. Il a 36 ans et une première tentative de circumnavigation avortée dans les jambes. Contacté, Robin Knox-Johnston n'a pas trop envie de remettre le couvert. Mais il accepte d'endosser le rôle de directeur de course. Le parrainage est prestigieux, et plus de quatre cent cinquante

demandes d'informations arrivent en deux ans. Mais il ne suffit pas à trouver un sponsor pour la course. C'est Richard Broadhead, l'un des concurrents, qui va involontairement s'en charger. Le dossier du navigateur anglais est arrivé sur le bureau des dirigeants de la British Oxygen Company (Boc), lesquels, prudents, décident de soutenir l'épreuve plutôt qu'un seul concurrent, inconnu de surcroît. « Around Alone » devient le « Boc Challenge Around Alone ».

Au printemps 1981, loin de la France qui vient de porter la gauche au pouvoir, *Kreiz an Avel* est mouillé dans une crique de Blanquilla, une île sublime au nord du Venezuela. En deux ans, le couple de vagabonds des mers a visité Madère, les Canaries, le Sénégal, la Casamance, les Antilles, les Etats-Unis, puis Haïti, et musarde depuis quelques semaines au Venezuela. Restent encore au programme le canal de Panama, le Pacifique et beaucoup d'autres merveilles sur la route des alizés. Ce soir-là, en sirotant son punch, Jeantot feuillette une revue nautique américaine qui évoque une course autour du monde en solitaire. Trois fois, il lit le fameux article. Et ne tarde pas à prendre sa décision : il sera au départ, dans une quinzaine de mois.

Adieu Colette, qui rentre en avion tandis que son futur ex met le cap sur la Bretagne en solo. Au cours de la traversée, Jeantot fait ses calculs : en vendant ketch et appartement, il dispose de 800 000 francs (un peu plus de 120 000 euros). Une très jolie somme, à l'époque, pour un trentenaire, mais la moitié seulement de son budget, estimé à 1,6 million de francs (240 000 euros). Pendant l'été, l'aspirant coureur s'essaie au charter [20]. A la rentrée, il monte à Paris et enfile son costume de chasseur de sponsors. Sans grand succès. Le marin, un peu perdu dans la grande ville, sonne alors à la porte d'une agence de pub, dont le patron a été l'un de ses rares clients de l'été. Pris en main, Philippe Jeantot affine sa technique tout l'hiver, mais sans plus de réussite.

En janvier 1982, au Salon nautique de Paris, Jeantot fait la connaissance de François Legrand, directeur de la caisse régionale du Crédit Agricole de Vendée à qui il a envoyé un dossier. « Il n'était pas dans une forme éblouissante, se souvient Legrand. Il avait l'air un peu découragé [21]. » Plaisancier averti, celui-ci écoute attentivement les projets du jeune homme.

D'autant qu'ils collent parfaitement à l'esprit de l'un des slogans maison du moment : « Faisons éclore les idées. » De retour à La Roche-sur-Yon, Legrand évoque le projet avec Jean Boulais, son adjoint. « Si ça n'avait tenu qu'à moi, on aurait dit oui tout de suite, raconte Boulais, aujourd'hui retraité de la banque verte. Mais, à l'époque, la Vendée était encore très rurale et pas très portée sur la mer. Nous avons quand même décidé de faire rencontrer Philippe à notre président, Raymond Dronneau. Ils ont parlé de tout, sauf de bateau [22] ! » Homme droit, humaniste chrétien, Dronneau est une autorité morale de la région. Son avis vaut de l'or. En sortant de l'entretien, le verdict est sans appel : « Voilà un garçon en tout point exceptionnel, il faut le soutenir. » Le feu vert est donné en février 1982. Entre le Crédit Agricole et Philippe Jeantot, une longue histoire commence...

Peu encline à financer toute seule les 800 000 francs (environ 122 000 euros) demandés par Jeantot, la caisse de Vendée contacte ses consœurs de l'Ouest, ainsi que la structure nationale du Crédit Agricole. Petit à petit, elles mettent au pot, non sans mal, la caisse vendéenne prenant en charge la plus grosse partie du budget. L'ancien scaphandrier peut alors se lancer dans la construction de son bateau, un cotre [23] en aluminium au maximum de la longueur autorisée par le règlement du Boc, soit 17,06 mètres. Jeantot a confié la tâche à l'architecte Guy Ribadeau-Dumas et au chantier Nautalu de Six-Fours, dans le Var. Le temps presse : initialement reporté au 25 septembre, le départ de la course est finalement avancé au 28 août. *Crédit Agri*cole *I* voit le jour en quatre mois. Port d'attache : Les Sables-d'Olonne; numéro de course : 85. La saga des tours du monde à la voile se fera sous drapeau vendéen, fidélité au sponsor de la première heure oblige. Quand il quitte les côtes françaises pendant l'été, le skipper quimpéro-olonnais embarque avec lui cinq copains qui l'aident à finir son bateau pendant le convoyage de vingt jours à travers l'Atlantique. Jusque sur la ligne de départ, à Newport, Jeantot bricole, installant ses pilotes automatiques à la dernière minute.

La préparation du Français est plutôt folklorique. Et à 30 ans, c'est un parfait inconnu dans le monde de la course au large. Alors les Américains ne font guère attention à lui. Sur place, Luc Le Vaillant, reporter à *Voiles et voiliers,* a cependant bien cerné le personnage et sa monture : « Le bateau a une ligne "canon". Il sent le neuf mais il promet (...). Jeantot est résistant

(...). Il tourne pour gagner, évidemment. Avec un bateau aussi pensé, aussi prévu pour une telle expédition, ce serait dommage qu'il en soit autrement [24]. » En compagnie de Guy Bernardin, engagé sur le plus petit bateau de l'épreuve, un autre marin complète le trio de Français de la course : Jacques de Roux, un officier de marine de 45 ans, qui a déjà mené son *Skoïern III*, un cotre en aluminium de 13,10 mètres, dans la transat en double de 1979.

C'est une autre époque des compétitions à voile. Dans cette première étape vers Capetown, les concurrents n'ont pas encore de balise Argos - faute de budget suffisant des organisateurs - et donnent leur position au comité de course une fois par semaine. Pour choisir leur route, ils s'appuient simplement sur les *Pilot Charts*[25], les instructions nautiques et l'ouvrage officiel de l'amirauté britannique, *Ocean Passages for the World*. La météo arrive par fax et par radio. Après une étude minutieuse des routes des concurrents de la Whitbread [26], et contrairement au reste de la flotte qui suit une route nord plus traditionnelle, Philippe Jeantot choisit la trace directe pour Le Cap. « Quand on prend une option qui vous écarte de la route directe et que, pour aller chercher des vents plus favorables ou plus forts, on se déroute de 300 ou 400 milles, on prend le risque de ne pas trouver ces vents. Par contre, les 400 milles supplémentaires, il faudra bien les faire. Alors que sur la route directe, même si les vents sont un peu moins puissants, au moins on économise le détour [27]. » CQFD : quand il entre dans le port sud-africain le 14 octobre au soir, Jeantot a près d'une semaine d'avance sur son dauphin, Bertie Reed, le régional de l'étape. Du beau travail, fruit d'une tranquille discipline de vie à bord - douches quasi quotidiennes, séances de yoga, repas à heures fixes - et d'une détermination sans faille : toutes les avaries, et elles sont nombreuses (réservoir d'eau percé, voiles déchirées, électronique en panne...), sont invariablement surmontées.

Timidement, la presse généraliste commence à s'intéresser à l'affaire. Au Crédit Agricole, Jean Boulais a proposé les images de la victoire, récupérées auprès de la télé sud-africaine, à « Thalassa », sans succès. Quand les treize concurrents encore en lice repartent pour la seconde étape, le 14 novembre, Philippe Jeantot est encore un moustachu inconnu.

Sur la route de Sydney, l'océan Indien va être sans pitié. Deux semaines après le départ, l'Américain Tony Lush, skipper de *Lady Pepperell*, est récupéré par Francis Stokes et son *Mooneshine.* Le reste de la flotte souffre aussi : du froid, des coups de vent à répétition, des pilotes électriques incapables de contenir les embardées des voiliers dans la houle du Grand Sud... A l'avant de la course, *Crédit Agricole I* et *Gipsy Moth V,* le dernier bateau de Chichester, mené par Desmond Hampton, sont au coude à coude. Mais l'Anglais s'endort et échoue son ketch à la pointe sud-est de l'Australie. Jeantot et son grand monocoque noir à liséré jaune, qui avaient déjà fait le trou avec le reste de la flotte, entrent en vainqueurs dans la baie de Sydney le 18 décembre, deux jours avant leur poursuivant au classement général, Bertie Reed.

Cette fois, les dirigeants du Crédit Agricole de Vendée se disent qu'ils ont tiré le bon numéro ! Ils ne sont pas les seuls : la Caisse nationale décide de s'intéresser à l'affaire. Les médias anglo-saxons, eux, se demandent qui est ce « flying frenchman [28] ». En France, la performance de l'ancien plongeur de la Comex commence à intriguer. *VSD* et *L'Equipe Magazine* consacrent de longues pages à « La course de la peur et des vents hurlants [29] » où un « Français inconnu écœure les Britanniques [30] ».

A l'escale australienne, l'ambiance particulière du Boc se confirme. Au bout du monde, loin de chez eux, les solitaires vivent ensemble ou presque, partageant chaque matin le petit déjeuner offert par l'organisation. Une grande solidarité s'installe entre ces marins, tous plus ou moins amateurs, partis d'abord à l'aventure. En mer, ils n'hésitent pas à se transmettre la météo et à dialoguer ; à terre, les coups de main sont nombreux, et Jeantot, plongeur de métier, met la main à la pâte en carénant les bateaux des autres. Les étapes deviennent le ciment d'une fraternité et d'une complicité que l'on ne retrouvera bientôt plus dans la majorité des courses au large. Déjà, pourtant, une petite musique particulière résonne dans la tête de certains. Guy Bernardin, pur d'entre les purs, ne cache pas qu'il se passerait bien, lui, des arrêts au stand : « J'aurais préféré faire le tour du monde sans escales. Il faut un mois pour reprendre le rythme. C'est trop dur de se réadapter. Si je peux partir demain, je pars [31]. »

Après l'océan Indien, le Pacifique n'épargne pas davantage les solitaires partis en route vers le Horn puis Rio à la mi-janvier. Le 9 février 1983,

Jacques de Roux ne doit son salut qu'à la proximité de Richard Broadhead : roulé puis démâté par une terrible déferlante, *Skoïern III* coule par 55 degrés Sud. Le leader de la course n'est pas en reste : *Crédit Agricole I* chavire puis se redresse, son skipper s'ouvre l'arcade sourcilière. Puis, inspectant son safran en plongeant dans l'eau glacée, Jeantot le découvre en mauvais état. Inaugurant une technique dont les solitaires useront souvent ensuite, il interroge sponsor et architecte pour trouver une solution de secours, via son réseau de radioamateurs vendéens de Dompierre-sur-Yon avec qui il est en contact quotidien.

Mais rien n'entrave la marche triomphale du marin de Sainte-Marine. Le 4 mars, juste avant minuit, il salue le Christ de Corcovado, loin devant les autres concurrents. Présente en force en raison du Grand Prix du Brésil de Formule 1, la presse française est dithyrambique : « Jeantot le Magnifique [32] », n'hésite pas à écrire *L'Equipe;* « Le surhomme de Rio [33] », s'emballe *Le Matin; La Croix* ose même un « Jeantot : le Tabarly des années 80 [34] ? » qui laisse pantois l'intéressé... Quant aux spécialistes, ils s'interrogent déjà sur l'avenir du nouveau champion : multicoque ou pas ? Bref, une star est née. Et son sponsor l'a bien compris, qui décide de tourner un film retraçant l'épopée. Les banquiers vendéens font appel à l'une de leurs connaissances du cru, un ancien de la préfectorale, créateur d'une radio locale et d'un spectacle folklorique qui font fureur en Vendée : Philippe de Villiers. Les deux hommes, jeunes trentenaires, se lient vite. « A Rio, on passe des soirées entières à discuter, se souvient Villiers. Philippe m'explique toute la voile, en crayonnant des schémas sur les nappes en papier. Je le découvre et il me fascine : un type vrai, rugueux, sans faux-semblants [35]. » Une amitié, profonde et indéfectible, est née.

Le 9 mai 1983 au petit matin, le lendemain de ses 31 ans, Philippe Jeantot boucle la boucle à Newport, 159 jours, 2 heures et 26 minutes après son départ. Arrivé dans la nuit au pied de Brenton Tower, le phare qui marque la ligne d'arrivée, le skipper de *Crédit Agricole 1* a prévenu le comité de course, stupéfait, qu'il n'avait pas l'intention de franchir la ligne avant 7 heures du matin. Explication : « J'avais promis à mes amis Philippe de Villiers, Jean-Claude Guilbert et Gilles Delannois, qui réalisent un film sur le tour du monde de Crédit Agricole, que, si mon avance sur le second

me le permettait, je m'arrangerais pour passer la ligne d'arrivée de jour [36]. » Désormais, il va falloir s'habituer au sens inné de la communication de l'animal médiatique Jeantot...

Le vainqueur du premier Boc réalise une impressionnante performance : le grand chelem des victoires d'étape, plus de onze jours d'avance sur son éternel poursuivant, Bertie Reed, et dix jours de moins que le record d'Alain Colas, qui avait tourné autour du globe en 1974 sur son trimaran *Manureva.* « Magic Jeantot » fait la une du *New York Times* et empoche 25 000 dollars de prix. Quand il arrive à Roissy, cinq jours plus tard, les flashes et les caméras l'attendent. La France s'est trouvé un héros sorti de nulle part. En juin, il est fait chevalier de la Légion d'honneur à titre exceptionnel; bientôt il sera désigné Champion des champions par L'Equipe, devant Yannick Noah, vainqueur de Roland-Garros !

Crédit Agricole I est convoyé en France par un équipage dans lequel on trouve François Legrand, l'inspiré directeur de la caisse régionale de Vendée. Jean Boulais, son adjoint, organise pendant ce temps-là une réception qui s'annonce triomphale. Le 5 juillet à midi, le monocoque noir est au large des Sables-d'Olonne. Le *Geppo,* un bateau de pêche de 17 mètres, part à sa rencontre porter du fioul au voilier retardé par les calmes. Pas question de rater le rendez-vous : des groupes folkloriques, des plongeurs, la SNSM [37] et toute une caravane qui fait la promotion des produits de la Vendée ont été conviés. A 15 heures, le héros de Newport embouque le chenal sous un soleil éclatant. Quarante mille personnes le célèbrent dans l'allégresse, inventant ainsi « l'accueil à la sablaise » qui fera, plus tard, la réputation du port vendéen. Le soir, le film de Philippe de Villiers et de ses acolytes est projeté en avant-première, sur grand écran. *Le Grand Sillon* est une ode psychédélique à la gloire de l'ex-plongeur de la Comex, enrobée d'interminables travellings en hélicoptère de Crédit Agricole I sous spi, sur fond de synthétiseurs... Mais, avant tout, il scelle la rencontre entre le futur président du conseil général de la Vendée et le professionnel invétéré des tours du monde à la voile.

Derrière la gare Montparnasse, au siège national de la banque verte, on se félicite plus que jamais qu'une caisse régionale ait misé avec panache sur ce

type volontaire qui n'avait jamais fait une course de sa vie. Et on décide de s'occuper du dossier en direct. « Philippe avait des projets pour plus tard, raconte François Legrand. Mais nous, caisse de Vendée, ne pouvions plus suivre [38].» Aujourd'hui, Philippe Jeantot affirme que, pour lui, après ce Boc triomphal, sa carrière de marin en course était terminée. «Le contrat avec le Crédit Agricole était arrivé à son terme. J'étais rentré aux Sables, je n'avais plus un sou, je dormais sur mon bateau. Pour moi, c'était fini. C'est mon sponsor qui m'a demandé de continuer. Et, comme, à l'époque, on ne parlait pas d'organiser un nouveau Boc, il ne restait que le multicoque. J'étais dans la position du type qui fait du rallye en R8 Gordini et à qui on propose de conduire une Ferrari! Vous en connaissez qui refuseraient [39] ? » En fait, dès le 11 mai, deux jours après son arrivée à Newport, Jeantot fait savoir dans une interview à L'Equipe que prendre la barre d'un multicoque pour la prochaine Ostar de 1984, la fameuse transat anglaise en solitaire, ne le laisserait pas indifférent. Rapidement, l'heureux sponsor lui propose donc un nouveau contrat de quatre ans et de 6,5 millions de francs (environ 1 million d'euros), dont 3,5 millions (environ 530 000 euros) sont consacrés à la construction d'un catamaran de 21 mètres, *Crédit Agricole II*. Aux termes du précédent accord, le skipper est devenu propriétaire du monocoque qu'il revend 1,2 million de francs (environ 180 000 euros) au comité d'entreprise d'EDF. A la mi-octobre 1983, l'équipe de Gilles Ollier, père de *Jet Services II*, le catamaran qui a battu le record de l'Atlantique au printemps précédent, entame la construction dans son chantier Multiplast. *Crédit Agricole II* est baptisé le 31 mars 1984, aux Sables-d'Olonne.

Quand il se présente deux mois plus tard sur la ligne de départ de la transat anglaise, à Plymouth, le héros du Boc ne fait pas partie des favoris. Son cata, raccourci à 18,28 mètres [40] et très toile, impressionne. Jeantot, lui, n'est pas à l'aise : sa machine est un pur-sang et il sait qu'il manque d'expérience en multicoque. Le 7 juin vers 8 heures du matin, à 170 milles au nord des Açores, *Crédit Agricole II* chavire alors qu'il est en sixième position. A peine une heure après sa culbute, le skipper voit *Umupro jardin V,* le trimaran d'Yvon Fauconnier, venir à sa hauteur... par hasard ! « Je découvre Philippe en combinaison de survie. Je m'arrête. Il se met à l'eau et nage vers moi avant de monter à bord, et voilà ! Qu'est-ce qu'on fait maintenant ? Ma première réaction a été de lui dire que j'avais parlé avec un

cargo en arrivant sur lui. "Il est prêt à venir te prendre. Moi, cela me permet de continuer ma course." Et, là-dessus, il me répond : "Non ! Je veux rester près de mon bateau pour le sauver." J'étais un peu piégé par cette situation [41].»

Avec le soutien de son sponsor et de la Marine nationale, Jeantot contacte ses ex-collègues plongeurs de la Comex, qui vont l'aider à retourner son multicoque en pleine mer - du jamais vu. Puis il remonte sur l'épave qui flotte toujours à l'envers. Il est 21 heures, Fauconnier reprend sa route vers les Etats-Unis. Douze jours plus tard, Philippe Poupon, à la barre du trimaran *Fleury Michon V,* touche Newport en premier. Le Bigouden est en pleine conférence de presse quand on lui apprend qu'Yvon Fauconnier, qui bénéficie de 16 heures de bonification pour le sauvetage du skipper de *Crédit Agricole* II, a coupé la ligne 10 heures et 30 minutes après lui. Poupon comprend qu'il n'a pas gagné la transat : il fond en larmes.

Redressé avec son mât toujours en place, le catamaran blanc et vert est convoyé à la voile avant de démâter au large de l'Espagne. Rapatrié en Vendée, il est réparé en un temps record. Mais l'affaire du chavirage marque le divorce définitif de Philippe Jeantot avec le « milieu » de la course au large. En voulant sauver à tout prix son bateau, le skipper - désormais vendéen, puisqu'il s'est fait construire une belle maison à Grosbreuil, à une dizaine de kilomètres des Sables-d'Olonne - a « pris en otage » Fauconnier et « volé » à Poupon une victoire méritée. Et « Philou », vieille connaissance de Sainte-Marine, n'est pas n'importe qui au mitan des années quatre-vingt : l'élève discret de Tabarly multiplie les victoires et s'apprête à incarner l'idole d'une génération de coureurs qu'il marquera profondément.

Tout, dans leur style, oppose les deux hommes. Poupon est un taiseux qui préfère mouliner ses schémas tactiques au chaud devant la table à cartes. A Jeantot, on reproche d'être meilleur communicateur que navigateur, plus commando torcheur de toile que fine barre roi des bascules. De fait, les sarcasmes qui enflaient en sourdine prennent de la voix : si le moustachu au sourire carnassier a gagné les quatre étapes du Boc, c'est parce que, futé, il a participé à «une course de vélos avec une mobylette », *Crédit Agricole I* étant l'un des rares bateaux dessinés exprès pour l'épreuve. Dès la mise à l'eau de son catamaran, des rumeurs à propos des lacunes en multicoque du

skipper avaient couru les pontons; à l'Ostar, Jeantot était attendu au tournant, la presse l'avait souligné, et ses détracteurs ont pu triompher.

Avec son passé de plongeur sous-marin et son inculture de régatier même pas pur-beurre - il n'est jamais tombé dedans quand il était petit -, le vainqueur du Boc n'est définitivement pas du même monde. Installé en Vendée et pas à La Trinité, impeccablement logotisé et propre sur lui quand l'uniforme en vigueur se résume encore souvent aux Docksides-trouées-jeans-sales-barbe-et-cheveux-longs, professionnel jusqu'au bout des ongles avec un sponsor prodigue quand les autres courent après le cachet, Jeantot n'appartient pas à la famille, qui le lui fait bien sentir et lui en tiendra toujours rigueur.

Ce qui n'est pas le cas de son commanditaire, évidemment : « Il n'est pas du sérail, mais c'est le plus médiatique. Il a parfaitement compris le système. Il est d'une honnêteté totale vis-à-vis du sponsor. Ce n'est pas un voileux, il a les pieds sur terre [42] », résume simplement Didier Blacque-Belair, à l'époque responsable de la communication événementielle du Crédit Agricole. Jeantot, lui, vit ça un peu plus mal. Exemple : aux yeux de ses confrères, il n'est pas passé par le pont de Tabarly ? « Mais j'aurais donné tout ce que j'avais pour faire partie de la bande à Tabarly ! Croyez-moi, j'aurais volontiers préféré faire mon service sur *Pen Duick VI* plutôt que dans les paras au Sénégal. Mais voilà, je n'ai jamais été baba cool, je n'étais jamais bourré dans les cocktails mais au contraire propre, rasé, rigoureux, ponctuel [43]... »

La vindicte voileuse a beau s'abattre sur lui, elle n'empêche nullement le skipper de *Crédit Agricole II* de triompher dès sa phase d'apprentissage du multicoque terminée. L'année 1985 est fastueuse : le record du mille, en janvier, puis le Grand Prix de Brest, en avril, la Multicup de La Baule, en mai, et, surtout, la Course de l'Europe, en août, enjolivent le palmarès de Jeantot. Et, s'il n'est pas au mieux avec ses pairs, cela ne l'empêche pas d'accueillir sur son trampoline pointures et futurs grands noms de la voile. Jean Le Cam et Hubert Desjoyeaux posent ainsi leur sac à bord pour Québec-Saint-Malo, à l'été 1984. En septembre, au Grand Prix de La Rochelle, Jean-Yves Bernot débarque avec ses techniques de navigation scientifique.

Pour la Course de l'Europe, Jeantot fait appel à deux petits jeunes qui montent : Roland Jourdain et Michel Desjoyeaux. A l'étape de Zeebruge, en Belgique, Tabarly et son Côte d'Or rouge et belge, qui partent le mois suivant pour la quatrième édition de la Whitbread, recrutent. « Bilou » et « Mich' Desj' » n'hésitent pas longtemps avant de signer leur engagement avec le double vainqueur de l'Ostar. Ils quittent le bord de Jeantot à Lorient, sans trop de regrets : même si le bateau court pour la victoire, l'ambiance n'y est pas folichonne. Solitaire dans l'âme, plutôt froid et exigeant avec son équipage, difficile à dérider, le skipper n'est pas à l'aise dans le rôle de meneur d'hommes. En guise de rébellion, les équipiers du bord nettoient les winches habillés des polos Lacoste immaculés fournis par le sponsor... Parmi les nouveaux venus qui prennent le relais, un fils de chirurgien de Saint-Nazaire, ancien marin-pêcheur, membre de l'équipage qui a chaviré à bord d'*Elf Aquitaine II* au printemps précédent : Denis Horeau.

Juste avant cet été 1985 qui voit *Crédit Agricole II* triompher autour de l'Europe, Jeantot a pris une importante décision : il remet son titre en jeu lors du second Boc Challenge, qui doit partir le 28 août 1986 de Newport. Les dirigeants de la banque verte suivent leur skipper en or sans barguigner. Dans un document interne de juillet 1986, le service de communication note ainsi : « C'est en effet un intérêt réciproque : pour P. JEANTOT, qui préfère la course en solitaire, pour le CRÉDIT AGRICOLE, l'obsolescence de "CRÉDIT AGRICOLE II" (déjà démodé par de nouveaux modèles plus performants), l'importance des investissements (notamment dans la maintenance) et la désaffection progressive des sponsors, échaudés par l'inflation nécessaire des budgets, donc l'affaiblissement des retombées médiatiques, militaient aussi en faveur de ce type de compétition. »

A la fin de la saison, le catamaran est vendu à Bruno Peyron. Un nouveau monocoque en aluminium, toujours dessiné par Guy Ribadeau-Dumas et construit par Nautalu, est mis en chantier à l'automne. *Crédit Agricole*, troisième du nom, mesure les 18,28 mètres de long désormais autorisés par les organisateurs du Boc. Pendant ce temps, Philippe Jeantot sillonne la France de conférence en conférence. Excellent orateur, il raconte avec passion la saga de sa carrière dans toutes les caisses régionales de son banquier de sponsor. Une activité qui lui permet de faire vivre

confortablement Jeantot Yachting, la société qu'il a créée l'année précédente et qui gère son business.

L'ex-plongeur a la bosse des affaires. Dans ses cartons, il a un projet de catamaran de croisière tout confort, auquel il a déjà trouvé un nom : *Privilège.* Cette même année 1985, il s'associe donc avec René Bernard, un Sablais qui a déjà l'expérience de la construction navale, pour créer Jeantot Marine. Au Salon nautique de janvier 1986, leur carnet de commandes explose, les deux hommes recrutent à tour de bras et installent leur chantier sur un terrain offert par la ville des Sables-d'Olonne, juste en face du port de plaisance.

Tout au long de l'hiver, Jeantot cavale entre fournisseurs, chantier et architecte. La gestation de *Crédit Agricole III* est longue et difficile. Ribadeau-Dumas et Nautalu se rejettent mutuellement la responsabilité des problèmes. Finalement, le 12 avril 1986, avec près de trois mois de retard sur le planning initial, Claude Brasseur baptise le nouveau monocoque aux Sables-d'Olonne. Le skipper soulagé est entouré de Louis Guédon, maire de la ville, et de Jean-Paul Huchon, nommé directeur général de la Caisse nationale du Crédit Agricole l'année précédente.

Philippe Jeantot souhaitait une préparation beaucoup plus pointue que pour son premier Boc. Mais elle a finalement un goût de remake. *Crédit Agricole III* boucle sa qualification, en passant par Gibraltar et les Açores. Elle est refusée par les organisateurs : le tenant du titre a mal lu le règlement, qui stipule que les concurrents doivent effectuer une navigation *transocéanique* de 2 000 milles en solitaire. Et, malgré un parcours de 3 300 milles, Jeantot n'a pas traversé d'océan. Seule solution : convoyer en solitaire pour Newport.

Le 15 août au soir, deux jours après la date limite d'arrivée officielle, Philippe Jeantot s'amarre dans le port qui l'a couronné, un peu plus de trois ans auparavant. Pendant sa traversée, il a chaviré une fois, connu une grave avarie de gouvernail et affronté un cyclone. La structure de son bateau est touchée, et, jusqu'à la veille du départ, les chaudronniers d'un chantier local travaillent à la renforcer.

Le matin du 28 août, quelques heures avant le coup de canon, il apprend que le comité de course du Boc lui inflige une pénalité d'une heure trente

pour son retard. Jeantot tempête, proteste, lance une pétition, mais rien à faire. Cette fois, le temps des copains-pionniers est bien fini. Ce second tour du monde ne s'annonce vraiment pas comme une promenade de santé.

1 Voilier dont le gréement comporte deux mâts de taille différente, le plus grand installé devant le petit (l'artimon).

2 La chronique tumultueuse des tours du monde en solitaire depuis Joshua Slocum est tenue par Benoît Heimermann dans *Seuls autour du monde*, publié aux Editions Ouest-France en 2000.

3 Leurs aventures sont minutieusement racontées par Peter Nichols dans Golden Globe, paru aux éditions Glénat en 2002.

4 A l'époque, les concurrents ne sont pas équipés de balises de positionnement automatiques du type Argos.

5 Gallimard, Folio, 1972.

6 A 20 ans, Janichon et Poncet effectuent une circumnavigation de cinq années et 55 000 milles à bord de leur voilier de 10,10 mètres, *Damien*. Leur périple est relaté en trois volumes publiés chez Arthaud de 1973 à 1975. *Damien autour du monde* a été réédité en 2002 en un seul tome chez Transboréal.

7 « Jeantot : passion solitaire », *L'Equipe Magazine*, 26/04/1986.

8 C'est également le cas dans son premier livre : Trois océans pour une victoire, Arthaud, 1983.

9 *Un vagabond des mers du sud*, Flammarion, 1960.

10 Dériveur en contreplaqué de 4,08 mètres de long, dessiné en 1951 par Jean-Jacques Herbulot, qui a beaucoup participé au développement de la voile en France.

11 Entretien avec les auteurs, le 30/08/2004.

12 *Ibid.*

13 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

14 Entretien avec les auteurs, le 28/02/2004.

15 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

16 *1965-2000. De - 70 à - 701 mètres, 36 années de développement de la plongée profonde et des technologies sous-marines, de l'hélium à l'hydrogène*, Comex, Centre d'essais hyperbares, 25/02/2004.

17 *Trois océans pour une victoire, op. cit.*, p. 12-13.

18 « Observer Single-handed TransAtlantic Race », la transat anglaise en solitaire : elle se court tous les quatre ans depuis 1960 entre Plymouth et Newport. En 2004, elle avait pour la première fois Boston comme destination finale. Dénommée Ostar à sa création, elle est devenue « C-Star » en

1988, puis « Europe 1 Star » en 1992 et 1996, « Europe 1-New Man Star » en 2000, avant d'être plus simplement baptisée... « The Transat » en 2004.

19 « Une nouvelle course autour du monde... en solitaire », *Voiles et voiliers*, n° 109, mars 1980.

20 Location de son propre voilier par le skipper, qui accompagne les clients.

21 Entretien avec les auteurs, le 28/08/2004.

22 Entretien avec les auteurs, le 13/03/2004.

23 Voilier dont le gréement compte un mât et plusieurs voiles d'avant, à la différence du sloop, qui ne peut hisser qu'une seule voile à l'avant.

24 « En solo autour du monde », *Voiles et voiliers*, n° 140, octobre 1982.

25 Les cartes anglo-saxonnes de statistique des vents et des courants.

26 Course autour du monde en équipage et par étapes, créée en 1973. Elle se déroule tous les quatre ans et a été rebaptisée Volvo Ocean Race en 2001.

27 *Trois océans pour une victoire*, *op. cit.*, p. 34.

28 Le « français volant », par analogie avec le « hollandais volant », un vaisseau fantôme du XVII^{e} siècle.

29 *VSD*, 29/12/1982.

30 *L'Equipe Magazine*, 15/01/1983.

31 *Voiles et voiliers*, n° 144, février 1983.

32 *L'Equipe*, 7/03/1983.

33 *Le Matin de Paris*, 7/03/1983.

34 *La Croix*, 8/03/1983.

35 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

36 *Trois océans pour une victoire*, *op. cit.*, p. 129.

37 La Société Nationale de Sauvetage en Mer rassemble les bénévoles chargés, en France, du sauvetage le long des côtes.

38 Entretien avec les auteurs, le 28/08/2004.

39 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

40 A partir de 1984, la limite de taille imposée par les organisateurs est de 60 pieds, soit 18,28 mètres.

41 *Voiles et voiliers*, n° 400, juin 2004.

42 Entretien avec les auteurs, le 28/04/2004.

43 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

Chapitre 3

NAISSANCE D'UNE IDÉE

Le Cap, 18 octobre 1986. Dans le grand port d'Afrique du Sud, la journée s'annonce splendide. La «montagne de la Table» qui domine la ville est éclairée par un beau soleil de printemps austral. Les remous qui agitent le pays de l'apartheid se font moins sentir ici qu'à Johannesburg ou Pretoria. Une nouvelle fois, la population s'apprête à célébrer les marins du Boc Challenge qui viennent s'amarrer dans la marina. Une semaine auparavant, la nation entière a vibré quand le Sud-Africain John Martin a franchi en tête la ligne d'arrivée de la première étape avec presque seize heures d'avance sur le grand favori, Philippe Jeantot. Depuis, les concurrents se succèdent et chaque marin est accueilli avec les honneurs au Royal Cape Yacht Club.

Guy Bernardin, troisième de la classe I[1], déjeune avec son ami Jacques de Roux, vainqueur dans la classe II [2]. Les deux hommes, vétérans du premier Boc, sont de vieilles connaissances. Durant cette première étape, ils ont longuement conversé par radio. Le fils de bonne famille, devenu commandant en second de sous-marin nucléaire après, chose rare, avoir intégré la Marine nationale comme sous-officier, apprécie le caractère trempé du Franco-Américain, entrepreneur à terre comme en mer, de huit ans son cadet. Jacques de Roux aura 48 ans pendant la prochaine étape et il a décidé de fêter son anniversaire en avance.

Dans le restaurant provisoire construit pour les coureurs à proximité du Yacht Club, l'ancien militaire et son compère Bernardin ont été rejoints par quelques amis, dont Maurice Uguen, le chef de projet d'*Ecureuil d'Aquitaine*, le voilier de Titouan Lamazou. Au menu : langouste, souvenirs, projets, et un peu de soupe à la grimace, quand même. Le départ de la deuxième étape est dans un mois, et les marins ronchonnent sur ces escales qui n'en finissent pas, leur coût exorbitant, la difficulté de se remettre ensuite dans le bain... L'idéal? Une course non-stop autour du monde. L'idée leur trotte dans la tête depuis un moment. Déjà, au départ, à Newport, ils avaient vaguement évoqué le projet. Cette fois, autour de la table, ils

tentent de voir comment il pourrait se matérialiser. Et si ce concept n'est pas un peu fou.

Alors que le repas touche à sa fin, Philippe Jeantot, qui déjeune à une autre table, passe les saluer. Entre lui, Bernardin et de Roux, les pionniers héroïques du premier Boc Challenge, de l'époque des budgets de misère et de l'entraide permanente entre coureurs, l'estime est très forte. Et l'idée de ses amis le séduit immédiatement. Les trois skippers en discutent un peu mais passent rapidement à autre chose. Il y a du travail sur les bateaux, d'autres coureurs à accueillir.

Au Cap, la vie nocturne n'est pas de tout repos et les solitaires se déplacent en groupe. Tous les jours, les invitations affluent et les skippers du Boc composent leur menu. Parfois sans trop faire attention aux ingrédients. Invités à un dîner « avec des Français », Jacques de Roux et Maurice Uguen découvrent au cours du repas que leurs hôtes sont des représentants du Front national. Leur départ est rapide, mais remarqué... Un autre soir, les marins débarquent en nombre dans une party et attaquent le buffet avant de se rendre compte, à l'accueil chaleureux mais étonné du maître de maison, qu'ils se sont trompés d'adresse : leurs hôtes sont dans la résidence d'à côté. Parfois, les navigateurs frôlent l'incident diplomatique : invités par des Britanniques, les froggies sont un peu étonnés, une fois sur place, d'apprendre qu'ils sont conviés à la célébration de Trafalgar... Une soirée en l'honneur de Nelson! Trahison! Mais c'est au cours de ces soirées, autour d'une, voire plusieurs bières, que l'idée d'un « tour du monde en solitaire sans escale » circule entre les coureurs. Et tous réagissent avec enthousiasme.

Pour eux, ce n'est pas un pas supplémentaire dans la démesure mais le rêve d'une aventure extraordinaire. Un voyage qui leur permettrait d'aller au bout d'eux-mêmes, une expérience unique. C'est, aussi, un moyen de mettre tout le monde sur un pied d'égalité. Au Cap, il y a un monde entre les amateurs aux petits budgets, se débrouillant seuls, et les pros au chéquier garni, avec assistants capables de refaire un bateau à neuf avant le départ. Une course sans escale et sans assistance donnerait, pensent-ils, plus de valeur à la seule compétence du skipper.

Quelques jours plus tard, c'est dans un appartement parisien que l'idée rejaillit. Les escales du Boc sont longues, et beaucoup de navigateurs en profitent pour rentrer quelque temps à la maison. Ce soir-là, Jacques de Roux et Guy Bernardin dînent avec l'ancien ministre et député européen de l'UDF Jean-François Deniau, chez Xavier de Roux. Le cadet du navigateur est maire radical valoisien de Chaniers, une commune des environs de Saintes, et conseiller général de Charente-Maritime. Deniau, lui, est un passionné de voile, auteur notamment de *La mer est ronde*[3], un classique de la littérature maritime. La discussion est forcément salée, avec des vagues et des coups de vent. Et, assez vite, on aborde cette idée folle qui ne cesse de trotter dans la tête des coureurs : un tour du monde non-stop en solo. Les deux skippers de retour du Cap sont intarissables sur l'intérêt d'une telle épreuve et n'ont guère de mal à convaincre leurs interlocuteurs. Jacques de Roux suggère même à son frère d'organiser un départ de La Rochelle. « Pourquoi pas ? répond l'élu charentais. Je vais en parler [4]... »

Dans les semaines qui suivent, Xavier de Roux évoque le fantasque projet avec François Blaizot, le président du conseil général de Charente-Maritime. Le département est déjà très engagé dans la voile : deux catamarans ont porté son nom dans les plus grandes courses au large - remportant notamment La Rochelle-La Nouvelle-Orléans, en 1982 -, un autre engin de vitesse est en projet, et La Rochelle dispose, avec les Minimes, de l'un des plus grands ports de plaisance d'Europe. Mais Blaizot ne trouve pas l'idée d'actualité : le département est, justement, déjà très impliqué dans plusieurs opérations de communication « nautiques ». L'idée est bonne, certes, mais ce n'est pas une priorité.

Jacques de Roux n'apprendra jamais le refus charentais. Le 19 décembre 1986, alors que Titouan Lamazou et Philippe Jeantot ont franchi la ligne d'arrivée à Sydney depuis cinq jours, Guy Bernardin arrive avec une nouvelle inquiétante : son ami, avec qui il correspondait régulièrement depuis le départ de l'étape, ne répond plus depuis quarante-huit heures. Or le marin n'est pas du genre à garder le silence, sauf problème sérieux. Selon sa balise Argos, le voilier est proche de la côte. Un hélicoptère puis un bateau de pêche sont envoyés sur zone [5]. Quand ils le retrouvent, *Skoïern IV* est vide. Le skipper français est un très bon nageur, l'eau est plutôt chaude,

alors l'espoir ne disparaît pas : peut-être Jacques a-t-il pu rejoindre le rivage, distant de seulement 20 kilomètres ? Les recherches ne donneront rien. Jacques de Roux a disparu en mer.

Le tragique accident du navigateur français, apprécié de tous, provoque un véritable traumatisme. En visitant *Skoïern IV,* qui a été remorqué jusqu'à la base navale de Sydney, Titouan Lamazou, Guy Bernardin et Philippe Jeantot essaient de comprendre ce qui a pu arriver. Lors de la discrète cérémonie religieuse organisée près du bateau pour la famille et les amis, ils accompagnent une dernière fois leur ami. Le drame leur rappelle qu'ils sont tous à la merci d'un faux pas.

Pour autant, il ne les arrête pas dans leur quête d'émotions maritimes. Parmi les concurrents du Boc, beaucoup continuent à ressentir ce besoin d'une course « différente ». Une épreuve où ils n'auraient pas à replonger dans les problèmes terriens lors d'étapes trop longues, où ils ne devraient pas lors de chaque départ, comme l'écrira plus tard Jeantot, « à nouveau tout oublier et changer de peau pour se fondre dans ce nouvel univers. Quel temps perdu, quelle frustration de ne pouvoir jamais atteindre les sommets! Car ce qui est acquis ne sert pas de marchepied pour atteindre d'autres sommets. Il faut à chaque fois tout reconstruire, j'allais dire sur les ruines du passé [6] ». Ces solitaires utopiques rêvent d'un autre défi. Ils se cherchent leur Everest.

Parmi eux, et malgré l'allure de bûcheron canadien que lui donnent sa haute stature et sa barbe fournie, Jean-Luc Van den Heede n'est pas le moins rêveur. Pourtant très marqué par la disparition de Jacques de Roux, dont il était proche, le professeur de maths lorientais est enthousiasmé par l'idée d'une circumnavigation en solitaire, non-stop. Lui qui court sur son propre bateau, *Let's go*[7], et n'a pas réussi à dénicher un sponsor, mesure mieux que personne la difficulté d'être au départ d'un tel défi. Mais, à 41 ans, il pense ne pas avoir de choix : « S'ils faisaient cela, il fallait absolument que j'en sois, témoigne-t-il aujourd'hui. Après, j'aurais été trop vieux. J'avais déjà beaucoup regretté d'avoir loupé la première édition du Boc. Je n'avais pas le droit de manquer une telle épreuve[8]. » Plus encore que les exploits d'Eric Tabarly dans les transats en solitaire, ce sont les aventures philosophiques et océanes de Moitessier, le courage de Knox-Johnston et le destin fou de Donald Crowhurst dans le Golden Globe de 1968-1969 qui ont fait vibrer «

VDH », comme on l'appelle. Quand il entend les mots « tour du monde sans escale », ce sont ces noms-là qui résonnent dans sa tête.

Mais l'actualité, c'est le départ de la troisième étape du Boc, entre Sydney et Rio de Janeiro, le 10 janvier 1987. Quelques jours auparavant, Philippe Jeantot, Bertie Reed et Guy Bernardin, les vétérans de la première édition, se retrouvent dans un bar du port. Les trois grognards du large partagent la même vision de la navigation : ils aiment la brafougne [9], les haubans qui sifflent et l'affrontement avec les vagues. Pour eux, un océan se mérite. Même au prix d'un peu de souffrance. Une fois de plus, les bières fraîches emmènent la discussion sur ce fameux tour de rêve de la planète. Jeantot est formel : « c'est en bonne voie ». Comme port de départ, il propose Les Sables-d'Olonne : « je sais qu'on y sera bien reçus », affirme-t-il. Les deux autres marins sont dubitatifs devant son assurance : ils connaissent l'incroyable ténacité de leur ami, mais aussi sa tendance à réécrire l'histoire. Pourtant, ce jour-là, il n'a pas l'air de plaisanter. Ce que ne savent pas ses deux amis, c'est que Jeantot a déjà évoqué l'affaire devant des cadres du Crédit Agricole, venus à Sydney rendre visite à leur poulain. Il leur a parlé d'un tour du monde à trois bateaux, sans escale ni assistance, et a même déjà obtenu leur accord de principe pour un bateau neuf...

En mer non plus, Jeantot ne rigole pas. A peine une envie de sourire. Car cette édition du Boc ne ressemble pas à la première, où il avait imposé sa loi sans coup férir : cette fois, la concurrence est là. Titouan Lamazou, Jean-Yves Terlain et John Martin lui mènent la vie dure. Avec Titouan, les relations sont même tendues et les poignées de main aux arrivées pas très chaleureuses. L'ancien équipier de Tabarly, un peu gaucho, beaucoup artiste, n'a guère de points communs avec le très pragmatique skipper de *Crédit Agricole III*. Le Béarnais a une volonté farouche de battre le vainqueur du premier Boc. Heureusement pour Jeantot, *Ecureuil d'Aquitaine* a souffert d'une grave défaillance de pilote dans la première étape, et pris un sérieux retard. Mais Titouan reste menaçant, à la barre d'un excellent bateau, dessiné par les jeunes architectes Luc Bouvet et Olivier Petit. Il pourrait profiter de la moindre avarie de *Crédit Agricole III*. En tête grâce à sa régularité (deux fois deuxième), Jeantot sait, au départ de la

troisième étape, qu'il lui faut aussi remporter au moins une manche. Psychologiquement, il doit marquer un coup.

Trente-six jours plus tard, à Rio de Janeiro, le guerrier ne se retient pas pour exhiber son sourire carnassier aux photographes. Il franchit la ligne d'arrivée avec trois heures trente d'avance sur *Ecureuil d'Aquitaine,* après avoir doublé le cap Horn pour la seconde fois. Sur les conseils de son routeur, Jean-Yves Bernot, Jeantot a plongé très au sud, tutoyant les icebergs pour voler la vedette à Lamazou au passage du Horn. Quand *Crédit Agricole III* s'amarre sous le Pain de Sucre, le carnaval bat son plein et le skipper a des envies de samba. Il vient de moucher, d'un coup, les candidats au sarcasme : cette fois, il est en train de gagner « une course de mobylettes avec une mobylette »...

Les concurrents quittent Rio pour Newport le 11 avril. Dès les premiers bords, les deux leaders se contrôlent. Ambiance pitbull, sans muselière. Lamazou, s'estimant gêné, porte même réclamation contre Jeantot ! Cinq jours plus tard, *Crédit Agricole III* doit faire une escale technique à Recife et le Vendéen laisse le Béarnais s'envoler loin de ses jumelles. Les aléas de la météo entraînent cependant un regroupement et, le 7 mai, c'est John Martin qui montre le premier le bout de son étrave au pied de Brenton Tower. Lamazou suit à quatre heures et douze minutes, mais Jeantot reste collé dans son sillage : *Crédit Agricole III* ne lui abandonne que trois quarts d'heure sur la remontée de l'Atlantique ! D'un commun accord, les deux hommes retirent leurs réclamations (Jeantot avait lui aussi sorti son pavillon rouge). « On ne termine pas un tour du monde par une querelle sur tapis vert », admettent les duellistes.

Malgré un bateau intrinsèquement moins rapide que celui de son concurrent, et grâce à l'avance accumulée dans la première étape, l'ancien plongeur de la Comex emporte la deuxième édition du Boc avec plus de trois jours d'écart. Derrière lui, on ne trouve que des marins de talent : Titouan Lamazou, donc, mais aussi Jean-Yves Terlain et Guy Bernardin. En classe II, le podium accueille l'Américain Mike Plant, Jean-Luc Van den Heede et le Finlandais Harry Harkimo.

La ville de Newport ne semble pas vivre l'arrivée des solitaires comme un événement particulier. Sur le front de mer, le bâtiment gris du Newport Yacht Club rappelle pourtant aux passants que cette petite ville côtière ultra-

chic du Rhode Island a vécu quelques-unes des grandes pages du yachting. De 1930 à 1983, c'est ici que sont venus s'affronter, la tête pleine de rêves de gloire et les poches remplies de dollars, les concurrents de la Coupe de l'America, le plus célèbre trophée nautique, le Graal des régatiers [10]. Mais quand, le 7 mai, les skippers du Boc Challenge se rendent à la conférence de presse d'arrivée, dans un hôtel proche du port, les rues de la ville ne bruissent d'aucun enthousiasme populaire.

Dans la salle, en revanche, c'est la cohue. Les journalistes cherchent la meilleure place, les derniers trouvent refuge sur les marches, les retardataires restent debout. Quand les marins s'installent derrière une longue table, les questions fusent. Et les héros du jour se libèrent enfin, racontent leurs joies et leurs galères, lâchent quelques anecdotes, rient du bonheur d'avoir été en mer. L'émotion perce : la course est finie, et ils ne s'en contentent pas. A la fin de la séance, un journaliste s'adresse au skipper victorieux de *Crédit Agricole III :* « Après avoir remporté deux tours du monde en solitaire avec escale, qu'est-ce qui vous ferait envie ? » La réponse de Jeantot est immédiate : « Un tour du monde en solitaire sans escale et sans assistance. »

L'idée est devenue projet. Avec un calendrier établi : départ des Sables-d'Olonne en novembre 1989, retour aux Sables-d'Olonne vers février-mars 1990. Pour fixer la date, il a suffi à Philippe Jeantot de tenir compte de quelques contraintes parfaitement identifiées : d'abord, laisser aux coureurs le temps de trouver un budget et éventuellement de construire un bateau - deux années, au minimum, soit l'année 1989. Pour naviguer dans le Grand Sud à la meilleure période, l'été austral, les marins devraient quitter la France à l'automne. Pour des raisons médiatiques, enfin, le dimanche s'impose comme jour idéal, et le début d'après-midi ne se discute même pas. L'annuaire des marées ne donne guère de choix : le seul dimanche, à l'automne 1989, promettant assez d'eau pour sortir avant 15 heures ces grands voiliers au fort tirant d'eau est le 26 novembre. Mais Jeantot ne pense pas vraiment à une course. Plutôt à un défi autour du monde inspiré du mythique Golden Globe : partir ensemble du même endroit, laisser les caps de Bonne-Espérance et du Horn à bâbord, et le premier arrivé attend

les autres. Il a même parié avec Bertie Reed et Guy Bernardin qu'il leur mettrait une semaine dans la vue !

De retour à Paris, le skipper évoque ce tour du monde sans escale avec plusieurs journalistes. Mais avec Didier Blacque-Belair, responsable de la communication nationale pour le sponsoring du Crédit Agricole, il devient plus concret : la banque verte l'aidera-t-elle pour construire un nouveau bateau et participer à cet incroyable défi ? *Crédit Agricole III* a montré ses limites dans le dernier Boc. Il a failli perdre sa quille et *Ecureuil d'Aquitaine* l'a dominé en vitesse pure. Le skipper le sait, le sponsor (comblé) aussi. Et il est difficile de dire non à l'homme aux deux tours du monde victorieux : le feu vert, déjà évoqué sur le principe à l'escale de Sydney, est officiellement accordé pour un quatrième *Crédit Agricole.*

Chez les autres coureurs aussi, l'idée a fait son chemin. Au retour de Newport, plusieurs d'entre eux retrouvent Jeantot dans un grenier parisien : notamment Jean-Yves Terlain, Titouan Lamazou et Jean-François Coste, un médecin, ancien des *Pen Duick* de Tabarly. Assis par terre, entourés de jolies filles et fournis en canettes de bière, les marins discutent pendant des heures. « Ça partait dans tous les sens, raconte aujourd'hui le double vainqueur du Boc. Au bout d'un moment, je me suis tiré en leur disant : " J'ai mon idée, faites la vôtre [11]. " »

Un homme, pense Jeantot, peut l'aider : son ami Philippe de Villiers, à l'époque secrétaire d'Etat à la communication dans le gouvernement Chirac. A l'été 1987, le créateur du Puy-du-Fou introduit le marin auprès de Michel Crucis, le président du conseil général de Vendée. Mais l'édile ne se passionne pas immédiatement pour le projet. Car il travaille déjà sur une autre course entre la Vendée et Bergen, en Norvège ! Jeantot demande alors un rendez-vous au maire des Sables-d'Olonne, Louis Guédon. L'élu du RPR est un pharmacien au contact facile, un peu roublard, bon vivant. A 51 printemps, il préside depuis sept années un conseil municipal dont il est membre depuis 16 ans. Les deux hommes s'apprécient. Le marin Jeantot, toujours d'une extrême courtoisie, sait ce qu'il doit aux Sables-d'Olonne. Après tout, la ville lui a, une nouvelle fois, fait un accueil triomphal à son retour de Newport. Mais l'homme d'affaires Jeantot ne sous-estime pas, loin

s'en faut, ce qu'il a apporté à la cité vendéenne. Avec lui, elle a triomphé sur des océans qui l'ignoraient presque : Les Sables-d'Olonne est le port d'attache de tous les *Crédit Agricole,* qui portent son nom à l'arrière. En quelques années, le navigateur est aussi devenu une personnalité du monde économique local, son chantier, Jeantot Marine, n'en finissant pas de grandir. Alors, dans le bureau du patron de la ville, la discussion est détendue, amicale même. Quand Jeantot évoque Port-Olona, le port de plaisance en voie d'agrandissement, il devient plus précis : « Ton port est vraiment chouette, mais il faudrait que tu agrandisses la souille », dit-il. Le maire ne comprend pas bien pourquoi. Après tout, on peut déjà, sans problème, y faire rentrer *Crédit Agricole III* et ses 3,60 mètres de tirant d'eau. Et il n'y a pas d'autres demandes de places au port pour des bateaux de cette taille. Jeantot explique alors son projet de tour du monde, dont Guédon n'a pas encore entendu parler. « Ce n'est pas faisable. Au premier Boc, tu as presque perdu un mât. Au deuxième Boc, tu as failli perdre ta quille. Comment veux-tu faire sans escale pour réparer [12] ? » Mais Jeantot n'est pas que tenace : il est convaincant. Louis Guédon finit par céder, et accepte d'étudier la possibilité d'un agrandissement de la souille.

A 450 kilomètres des Sables-d'Olonne, dans une péniche amarrée à Neuilly-sur-Seine, face à l'île de la Jatte, le rêve planétaire continue de hanter d'autres esprits. Après le grenier, les navigateurs ont choisi le refuge d'Yvon Fauconnier, le vainqueur de la transat anglaise de 1984, pour réfléchir à la grande idée des solitaires. Titouan Lamazou, Jean-Yves Terlain et Jean-François Coste savent que Jeantot a une longueur d'avance, mais le moustachu a refusé leurs offres de services. Alors, dans leur coin, ils tentent de concevoir une épreuve organisée « par les coureurs, pour les coureurs ». « On sentait qu'il y avait un business à faire, se souvient dix-sept ans plus tard Jean-Yves Terlain. On se disait que c'était bien de l'organiser nous-mêmes [13]. »

Comme toujours, un problème les arrête vite : qui paiera ? Lamazou et Terlain pensent vendre des « droits à l'image », et ils ont déjà décroché quelques rendez-vous. Sans succès. Alors, en attendant le cash, les idées gratuites fusent. D'où partir? De France? De Grande-Bretagne ? Des Etats-

Unis ? Quelqu'un propose une ligne de départ symbolique, au large de Gibraltar, que les bateaux franchiront après avoir fait plusieurs escales forcément festives dans les grands ports de Méditerranée. Jean-Yves Terlain suggère même un nom pour cette compétition suprême : The Race [14]... Les soirées sont agréables, la table est bonne, mais rien de concret ne sort des réunions de la péniche.

A Lorient, Jean-Luc Van den Heede suit de loin ce qui se prépare. Il ne participe pas aux brainstormings fluviaux et n'est pas dans la confidence de Philippe Jeantot. Son souci du moment, c'est de se remettre à flot après un Boc à compte de skipper et de remercier ceux qui l'ont aidé. Il prépare des conférences au cours desquelles est projeté le film tourné pendant le Boc avec les petits moyens du bord. C'est à Locmiquélic, en face de Lorient, qu'il étrenne sa présentation. Juste retour des choses : sous l'impulsion de son maire, Francis Pahun, un capitaine au long cours, la commune s'est lancée dans le nautisme en développant un port de plaisance, et les commerçants locaux ont soutenu VDH pendant son tour du monde en solitaire. Dans la salle, le skipper remarque un jeune homme, pas très grand mais d'allure sportive, installant sa chaise devant tout le monde, à trois mètres de l'écran. A la fin de la projection, le spectateur du premier rang, d'une insatiable curiosité, pose des questions très précises. Une fois la réunion terminée, le jeune homme est encore là, et VDH entame la discussion. Il découvre alors que son interlocuteur a 25 ans, qu'il a déjà gagné La Baule-Dakar et participé huit fois à la Solitaire du *Figaro*. Son nom : Alain Gautier. Lui aussi rêve de tour du monde.

Aux Sables-d'Olonne, Philippe Jeantot a été contacté par un jeune architecte naval rochelais, Marc Lombard. Ce dernier a appris que, suite aux problèmes de structure de *Crédit Agricole III* dans le Boc (le bateau a failli perdre sa quille), Jeantot s'est fâché avec son ancien architecte, Guy Ribadeau-Dumas. Lombard n'a pas trop de travail. Son expérience en monocoque est faible, mais il a signé les plans de multicoques comme *Ker Cadelac*, concurrent très sérieux du catamaran *Crédit Agricole II* dans la Course de l'Europe. Jeantot accepte l'offre de service. Il lui faut sans tarder lancer les études et la construction d'un voilier pour repartir autour du monde. Et Marc Lombard a une autre qualité aux yeux du Vendéen : il n'est

pas cher. Et pour cause... Ce qui intéresse vraiment l'architecte, c'est de mettre un pied dans un chantier naval. Le client indispensable pour faire tourner un cabinet. Pour Lombard, Jeantot n'est pas qu'un skipper. C'est aussi et surtout le patron de Jeantot Marine, un constructeur en plein essor de catamarans de croisière. Alors il est prêt à quelques sacrifices. Mais avant de penser aux Privilèges, bateaux vedettes du chantier, il a d'abord un premier travail à effectuer : dessiner un monocoque de 18,28 mètres capable de faire gagner un troisième tour du monde en solitaire à son skipper.

Sous la voûte du Cnit de la Défense, à Paris, le Salon nautique de décembre 1987 est un petit événement. Pour la première fois, les organisateurs ont changé la date du rendez-vous annuel de la plaisance qui, jusque-là, se déroulait en janvier. Coup de pouce du destin, les salons de Londres et de Düsseldorf n'ont pas eu lieu et le public est au rendez-vous, avec une proportion inhabituelle d'étrangers. Le double vainqueur du Boc est sur le stand de Jeantot Marine où ses imposants catamarans attendent leur cohorte de visiteurs. Pour le Vendéen comme pour tous les grands skippers, le Salon est aussi l'occasion de flatter son ego. Des milliers de personnes le félicitent pour ses victoires, des femmes l'embrassent. Et beaucoup lui posent des questions sur le fameux défi dont ils ont entendu parler dans la presse. Jeantot est un peu surpris. Il ne s'attendait pas à un tel engouement du grand public. Ni même des coureurs, qui viennent à la pêche aux infos. Pour lui, « il devient évident que l'idée d'un simple défi lancée en l'air n'est plus suffisante. Il faut une adresse, un numéro de téléphone, une secrétaire pour répondre aux demandes de renseignements, élaborer un règlement bien structuré [15] ». Il sait aussi que Lamazou, Coste, Terlain et Fauconnier continuent à réfléchir de leur côté. Il faut donc officialiser rapidement la course.

En quête d'un coup de main, Jeantot contacte Nelly Fusil, l'attachée de presse des voiliers *Crédit Agricole.* Petite, les cheveux gominés, un brin « fashion victim », Nelly est une incontournable du milieu de la course au large. Elle connaît tout le monde, tout le monde la connaît. Et son mari, Gérard Fusil, grand reporter à Europe 1, couvre la voile pour la radio périphérique. En bonne pro, l'attachée de presse organise la conférence de

presse qui va faire l'Histoire. Rendez-vous est donné à tous les médias à l'hôtel Intercontinental, à Paris, en janvier 1988.

A l'annonce de la conférence, l'équipe de la péniche est furieuse. Cette course, c'est *leur* épreuve. Celle des coureurs et pas celle d'un homme. L'idée est née en commun, elle doit rester collective. Ils rêvent d'une organisation «un peu soixante-huitarde », selon l'expression de Jean-Yves Terlain[16], et ils sont coiffés au poteau. Et par qui? Philippe Jeantot! Celui-là même qui a provoqué la perte de Philippe Poupon, le modèle, dans la transat anglaise de 1984 et battu Titouan dans le Boc. Doublés par l'intrus de la course au large... Et le pire, dans cette course, c'est le port de départ : Les Sables-d'Olonne ! Un no man's land de l'histoire nautique. Rien que l'idée d'y séjourner rend les marins maussades. Très vite cependant, les skippers retrouvent leur pragmatisme. Ils n'ont aucun mal à se convaincre que le plus drôle dans l'histoire n'est pas d'organiser ce fameux tour, mais de le disputer. Alors il leur faut vite trouver un sponsor, un bateau, et se préparer pour la course. C'est Jeantot qui l'organise ? Il fallait bien que quelqu'un s'y colle. Maintenant, c'est sur l'eau que se régleront les comptes...

Le 28 janvier 1988, le Jeantot qui arpente les couloirs de l'hôtel Intercontinental, tout proche de la place Vendôme, a une âme de gamin. Son sourire de gosse heureux, il le doit aux deux hommes qui ont accepté son invitation et conversent tranquillement dans un salon du palace. Le premier est de taille moyenne, le visage émacié, le second est un géant barbu : Bernard Moitessier et Sir Robin Knox-Johnston. Les deux héros du Golden Globe de 1968-1969. L'auteur de *La Longue Route* et le vainqueur de la première course autour du monde en solitaire sans escale. Eux aussi sont enchan-tés de se croiser : ils ne s'étaient jamais rencontrés ! Le Français avait en effet quitté la Grande-Bretagne deux mois après l'Anglais, d'un port différent. Et, quand Sir Knox-Johnston recevait les honneurs dus au vainqueur, l'ascète skipper de *Joshua* faisait route vers la Polynésie.

En invitant les deux légendes de la voile, le skipper des *Crédit Agricole* annonce la filiation et la dimension de son événement. Le « Globe Challenge » - comme il est baptisé - s'inscrit dans la lignée du mythique Golden Globe. Dans la salle, les journalistes prennent conscience de

l'importance du moment. Louis Guédon aussi. Le maire des Sables-d'Olonne a fait le déplacement pour confirmer l'implication totale de sa ville dans la course, et il constate de ses yeux l'enthousiasme des médias. A la fin de la présentation, les premiers concurrents viennent signer leur bulletin d'inscription. Les noms qui s'inscrivent sur la feuille font partie du Who's who de la course en solitaire : Titouan Lamazou, Philippe Poupon [17], Jean-Yves Terlain, Jean-Luc Van den Heede, Philippe Jeantot et... Robin Knox-Johnston lui-même.

Le lendemain, les journaux abusent des superlatifs : « L'ultime aventure », « La course du siècle », « Le dernier défi »... L'effet recherché a été obtenu, la course existe désormais officiellement. Reste à l'organiser. Et, surtout, à lui trouver un financement. Jeantot enfile son costume beige de VRP et commence les rendez-vous.

Pas facile de trouver le budget de fonctionnement d'une course aussi ambitieuse. Le marin-organisateur veut des balises Argos pour tout le monde, des caméras à bord, des systèmes de sécurité sophistiqués, etc. Le grand jeu. L'addition se monte à 20 millions de francs (environ 3 millions d'euros) ! Un montant pharaonique, que Philippe Jeantot espère réunir avec huit partenaires apportant 2,5 millions de francs chacun (environ 380 000 euros). Il ne se rend pas encore compte que pour un événement inédit, sur le parcours le plus dangereux de la planète, réunir l'argent est un défi presque aussi grand que de larguer les amarres et d'arriver au bout. Dans sa quête, le navigateur va voir les portes se fermer les unes après les autres.

Et le premier refus vient du Crédit Agricole, à qui Jeantot propose d'assurer la totalité du financement. Le sponsor historique du Vendéen, qui a accepté de financer un nouveau bateau pour son champion, ne se voit pas parrain de la course elle-même. Avant de se décider, ses responsables ont commandé une étude à un cabinet spécialisé. La conclusion : être sponsor de l'organisation, c'est partager les responsabilités en cas de perte de vie humaine. Un risque inacceptable pour l'établissement financier. Le skipper doit donc frapper à d'autres portes. Mais aucune ne s'ouvre vraiment.

Philippe Jeantot décide alors de retourner voir son ami Louis Guédon. Il n'est pas seul quand il entre dans le bureau du maire des Sables-d'Olonne : Didier Blacque-Belair, représentant du Crédit Agricole, et Jacques

Archambaud, le directeur du port, l'accompagnent. Ils sont tous concernés : la banque a commencé à payer pour le nouveau bateau du navigateur, le port est en train de s'adapter à l'accueil des grands voiliers et la ville s'est publiquement engagée à accueillir la course. « Tu dois m'aider ! » affirme Jeantot à Guédon. Le maire des Sables-d'Olonne fait ses comptes. Il connaît les limites financières de la ville et combien elle a payé pour Port-Olona. L'élu imagine aussi le coût d'un fiasco... «La souille me coûte déjà 700 000 francs [un peu plus de 100 000 euros, NDA], explique-t-il à son ami. Tout ce que je pourrais rajouter à cela, c'est 500 000 francs [environ 75 000 euros, NDA]. Après, je suis à poil. » Cela ne suffit pas. Loin de là. Comment faire ? — Va voir Philippe de Villiers », suggère l'édile.

L'ancien secrétaire d'Etat auprès du ministre de la Culture et de la Communication a démissionné quelques mois auparavant, en juin 1987, pour rejoindre l'Assemblée nationale et entrer aussi au conseil général de Vendée. Cette fois, il est dans la place pour pousser le dossier. Le créateur comblé du Puy-du-Fou a tout de suite compris l'intérêt du projet de son ami pour la Vendée. « A l'époque, le succès du Puy-du-Fou irriguait tout le bocage, raconte aujourd'hui l'élu. Au conseil général, mes amis élus de la côte me disaient souvent : " Philippe, il nous faut à nous aussi un Puy-du-Fou. " Alors, quand Philippe Jeantot est venu me voir, je lui ai répliqué : " Pour la Vendée et pour Les Sables, le Globe Challenge serait un Puy-du-Fou de la mer! Avec les mêmes ingrédients : la mobilisation humaine, la fierté de la Vendée, le phénomène de masse, le public familial" [18].» Villiers lui propose de rencontrer à nouveau le président de l'assemblée départementale, Michel Crucis.

A La Roche-sur-Yon, au siège du département, Jeantot présente une nouvelle fois son projet en détail. Il raconte les mers du Sud, campe les principaux concurrents, en appelle à Moitessier et Knox-Johnston, explique les appareils photo et les caméras confiés aux concurrents, les points de passage obligatoires pour récupérer les films et les cassettes, la sécurité, la promotion, les retombées pour la Vendée... Crucis semble enfin convaincu. Il propose au skipper de soutenir lui-même son projet devant les élus réunis en assemblée plénière, le 20 juin 1988.

Pour le marin, l'épreuve est impressionnante. Le match est inégal : les conseillers généraux connaissent tous la réputation du champion, lui n'a

qu'une vague idée de ce qui peut les convaincre. Sans doute se rappelle-t-il alors que la Vendée est un territoire qui aime les entrepreneurs et la mer. Que les principaux chantiers nautiques français y sont implantés : Bénéteau, Jeanneau, Kirié, mais aussi Alubat, Océa, Jeantot Marine. Et que le premier pas a été l'accord, pour 500 000 francs (environ 75 000 euros), de la ville des Sables-d'Olonne. Il n'a rien à perdre, tout à gagner. Alors le marin se lance de toute sa conviction. A la fin de la présentation, Louis-Claude Roux, élu de Challans et, par ailleurs, directeur général de Bénéteau [19], prend la parole pour apporter son soutien. Suivi par Philippe de Villiers qui, en Vendée, est autant l'entrepreneur du Puy-du-Fou, premier spectacle touristique du département, que l'ancien membre du gouvernement. Quand les orateurs ont terminé, Philippe Jeantot se lève pour sortir. Il veut laisser les élus discuter entre eux et voter. Mais Michel Crucis lui demande de rester, puis il invite les conseillers généraux à se prononcer : pour ou contre le principe d'une subvention de la Vendée dans la course « Globe Challenge » ? Sans même une abstention, le soutien du département est approuvé.

Dans le premier Boc, *Crédit Agricole I* avait attendu le jour avant de franchir la ligne d'arrivée sous l'œil de la caméra. Lors de la seconde édition, talonné par Titouan Lamazou, *Crédit Agricole III* s'était attardé plus de trois heures au cap Horn pour qu'une équipe de télé puisse le filmer. Certains navigateurs, aussi purs que durs, parfois un rien jaloux, ont reproché à Philippe Jeantot son sens inné de la communication. Mais ils doivent admettre que lorsqu'il décide d'installer le PC course à Paris, sur une péniche, Jeantot a une idée de génie. Puisque les grands médias nationaux et internationaux ne peuvent s'établir en permanence aux Sables-d'Olonne, c'est un bout de Vendée qu'il veut déménager en bord de Seine. Il lui faut six mois pour dégotter le bateau, le faire remettre en état et l'équiper avant de l'amarrer au port de Javel, à deux pas de la tour Eiffel. Toujours aussi pragmatique, le Vendéen s'y est réservé un petit appartement : un pied-à-terre pour ses séjours parisiens.

Pour gérer la course, il a aussi, pendant l'été 1988, contacté l'un de ses anciens équipiers, Denis Horeau. Ensemble, ils ont remporté la Course de l'Europe sur le catamaran *Crédit Agricole II.* Mais leurs points communs s'arrêtent là. L'un est tout en muscles, la moustache tombante et les cheveux

mi-longs; l'autre a le corps sec et le cheveu rare. Jeantot est un individualiste qui ne vote pas, Horeau, qui apprécie le travail d'équipe, a le cœur qui penche à gauche. Mais le Vendéen a confiance. Il connaît les qualités d'organisateur comme la rigueur de l'ancien pêcheur, et lui propose la direction de course. Le non-dit, dans leur discussion, c'est peut-être que Jeantot, coureur-organisateur, aura besoin d'un relais quand il sera en mer. Mieux : un relais fidèle, presque un obligé. Et son ex-équipier lui doit bien ça. Horeau hésite un peu. Il craint, en devenant organisateur, de ne plus naviguer. Mais sa réponse est positive :

— Quand commence-t-on ?

— Dans six mois, répond Jeantot.

— Tu imagines le boulot que cela représente ? C'est énorme! Il faut commencer demain matin!

Tout est à faire. Pour l'instant, le budget est proche de zéro. Hormis la ville des Sables-d'Olonne et le département de la Vendée, personne n'a donné un accord de financement. Mais Jeantot est persuadé qu'il va trouver les fonds. Il continue d'aligner les kilomètres entre Paris et la Vendée, roulant la nuit pour ne pas perdre de temps. En une année, sa Mercedes déjà un peu fatiguée ajoute 60 000 kilomètres à son compteur. Sans succès. Les discussions n'avancent pas. Alors que des sociétés investissent des millions de francs dans des projets de sponsoring nautique, les chefs d'entreprise que rencontre Philippe Jeantot ne réalisent pas le potentiel de cette épreuve hors du commun. Craignent-ils, comme le Crédit Agricole, les retombées négatives en cas de drame? La presse a présenté l'événement de façon si emphatique que les éventuels parrains s'effraient peut-être de cette compétition qui, c'est évident, va faire des morts. Populaire chez les coureurs et les journalistes, le Globe Challenge ne fait pas recette auprès des sponsors. Et, à l'approche de l'été 1989, le budget n'est toujours pas réuni.

Pendant ce temps, Denis Horeau s'est installé au pied de la tour Eiffel, dans la péniche qui accueille aussi les bureaux parisiens de Jeantot Voyage et Jeantot Marine, ainsi que la représentation de la Vendée à Paris. Depuis

plusieurs mois, le directeur de course réfléchit à l'équipe idéale. «Il faut quelqu'un pour s'occuper de la communication, dit-il. Mais aussi un spécialiste pour écrire les communiqués, un journaliste radio, des informaticiens, etc. » Jeantot accepte. Mais Horeau veut plus : « Il nous faut quelqu'un qui a de la bouteille, notamment pour les contacts avec les coureurs. Une personnalité incontestable qui saura leur parler, les écouter, et qu'ils respecteront. Je pense à Yvon Fauconnier. » L'ancien skipper *d'Umupro Jar*din V, le vainqueur de la transat anglaise de 1984, l'homme qui est venu au secours de Jeantot au milieu de l'Atlantique Nord. L'organisateur n'est pas emballé. Mais il accepte cependant l'idée d'un mi-temps afin d'assurer les vacations radio. Il a d'autres chats à fouetter : si aucun budget n'est trouvé dans les trois mois, la course aura du mal à partir.

Sur la liste des inscrits, d'autres noms se sont ajoutés aux six de la conférence de presse de janvier 1988. Des Français, comme Pierre Follenfant, Alain Gautier, Loïck Peyron, Jean-François Coste, mais aussi des étrangers : Mike Plant, Bertie Reed, Hal Roth, Roel Engels, John Martin... Et la liste n'est pas encore close. Pourtant, la lecture de l'avis de course ne ravit pas tout le monde. Les cinq points de passage obligés, pour que l'organisation puisse récupérer les films et les vidéos, provoquent un fort agacement des coureurs. Leur crainte : devoir passer très près de la côte même si les conditions météo sont déplorables, et donc prendre des risques inutiles pour de simples images. A plusieurs reprises, Titouan Lamazou appelle Jeantot pour tenter de le raisonner. Sans succès. Mais le coureur-organisateur a promis des réunions pour discuter du règlement. Et, quand elles ont lieu, le désaccord sur les points de passage est évident. Jeantot est seul contre tous. « Si tu maintiens ces points, menacent Lamazou, Poupon et d'autres, on ira tous prendre le départ de La Rochelle, et tu seras seul à partir des Sables-d'Olonne. » Après un vote, Jeantot accepte de revoir le parcours. Ce que ne savent pas les coureurs, c'est que l'organisateur du Globe Challenge a des problèmes encore plus importants.

En septembre 1989, la rumeur court au Grand Pavois, le salon nautique de La Rochelle : le Globe Challenge n'aura pas lieu. Philippe Jeantot est très

inquiet. Il contacte à nouveau son ami, Philippe de Villiers, devenu en novembre 1988 président du conseil général de Vendée, et lui expose la situation : « Je n'ai pas trouvé de sponsor. Aucune entreprise privée n'a accepté de parrainer la course. » Le départ est fixé dans deux mois. Philippe de Villiers n'hésite pas longtemps : «Essaie de calculer un budget minimum. Le strict nécessaire, l'indispensable. J'essaierai, de mon côté, de voir ce qu'on peut faire avec des partenaires vendéens. »

Jeantot retravaille son budget. Tant pis, par exemple, pour les caméras embarquées. Du coup, les points de passage obligés ne servent vraiment plus à rien. D'une pierre, deux coups : l'organisation économise sur les déplacements des équipes de contrôle et les heures d'hélicoptère tout en satisfaisant la demande des coureurs. Au final, le budget se monte à 5,8 millions de francs (environ 880 000 euros). Le président du conseil général, lui, décroche son téléphone et organise, d'urgence, une réunion de crise dans son bureau, avec les principaux patrons vendéens. Objectif : trouver une entreprise pour soutenir la course à hauteur de 4 millions de francs (environ 600 000 euros) et compléter les apports de la Vendée et de la ville des Sables-d'Olonne qui s'élèvent à un peu moins de 2 millions de francs (environ 300 000 euros). Mais c'est un fiasco. Certes, Yves Gonnord, patron de Fleury Michon, l'une des grosses entreprises vendéennes mais aussi fidèle sponsor de Philippe Poupon, inscrit de la première heure au Globe Challenge, accepte de contribuer, au nom de Fleury Michon, à hauteur d'environ 1 million de francs (quelque 150 000 euros). Il voit cela comme « un acte citoyen », ajoutant, aujourd'hui, « qu'il ne fallait pas être grand clerc pour savoir qu'il y aurait des retombées. Même si on sous-estimait peut-être les risques[20] ». Le Crédit Agricole de Vendée s'engage aussi pour une somme équivalente. Mais le budget, même réduit, est loin d'être bouclé.

Après la discussion, Philippe de Villiers fait le point avec le directeur général des services du conseil général de Vendée Jean-François Dejean, son plus proche collaborateur : « Pourquoi on n'irait pas tout seul ? » demande-t-il. « La chambre régionale des comptes va nous tomber dessus ! » assure son collaborateur. « Rien à faire [21] ! » répond le patron de l'exécutif vendéen. Reste à convaincre les autres élus du département. Qui ne sautent pas de joie : « Certains m'ont dit : " Il ne faut pas donner d'argent à Philippe

Jeantot, il a fait faillite avec sa crêperie. " Je me suis dit que j'étais mal barré [22] », se souvient Villiers.

Le président du département appelle le navigateur. Sa question est simple : « Accepterais-tu qu'on appelle la course le Vendée Globe Challenge? — Pourquoi pas ? », répond le marin. Villiers tient son atout maître. Devant les conseillers généraux, il défend sa proposition et annonce « le Puy-du-Fou de la mer ». « Les élus du bocage [23] étaient dubitatifs, raconte aujourd'hui le président du conseil général. Mais les " petits frères de la côte", comme les bocains [24] appellent les élus du littoral, m'ont soutenu. De me voir moi, un bocain, justement, défendre un projet les concernant, les a convaincus [25]. » L'assemblée vote finalement 2,7 millions de francs de crédit (environ 410 000 euros), soit près de la moitié du budget : la « course du siècle » aura bien lieu. Désormais, il faudra parler du Vendée Globe Challenge.

1 Voiliers de 15,50 mètres à 18,28 mètres.

2 Voiliers jusqu'à 15,50 mètres.

3 Gallimard, 1975.

4 Entretien des auteurs avec Xavier de Roux, le 18/05/2004.

5 « Sur place », dans le jargon maritime et aéronautique.

6 *Vaincre autour du monde,* Philippe Jeantot, Arthaud, 1988, p. 189.

7 Racheté à un autre Lorientais, Hervé Laurent.

8 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

9 Expression des marins du sud de la France qui désigne le mauvais temps.

10 *Australia II* remportant l'épreuve en 1983, l'édition suivante se déroula en Australie, à Perth.

11 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

12 Entretien des auteurs avec Louis Guédon, le 10/02/2004.

13 Entretien avec les auteurs, le 30/03/2004.

14 Bruno Peyron choisira le même nom dix ans plus tard pour sa course autour du monde sans limite de taille et d'équipage.

15 *Au bout de mes rêves,* Philippe Jeantot, Arthaud, 1991, p. 13.

16 Entretien avec les auteurs, le 30/03/2004.

17 Philippe Poupon étant absent ce jour-là, c'est Yves Gonnord, P-DG de Fleury Michon, son sponsor, qui le représente et signe en son nom.

18 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

19 Et aussi mari d'Annette Roux, P-DG de Bénéteau.

20 Entretien avec les auteurs, le 12/03/2004.

21 Entretien avec les auteurs, le 6/7/2004.

22 *Ibid.*

23 L'arrière-pays vendéen, où est installée la majorité des entreprises du département.

24 Les habitants du bocage.

25 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

Chapitre 4

TREIZE APÔTRES

Les marins sont superstitieux. D'ordinaire, ils mettent un louis d'or sous le mât, lèvent les yeux au ciel quand la bouteille du baptême résiste et volent dans les plumes du premier qui ose évoquer la « bête aux grandes oreilles [1]». Ils sont pourtant treize, le 26 novembre 1989 au matin, à larguer les amarres de leur monocoque de 60 pieds [2] dans le port des Sables-d'Olonne. Guy Bernardin, Patrice Carpentier, Jean-François Coste, Pierre Follenfant, Alain Gautier, Philippe Jeantot, Titouan Lamazou, Loïck Peyron, Mike Plant, Philippe Poupon, Bertie Reed, Jean-Yves Terlain et Jean-Luc Van den Heede composent ce casting historique.

Treize skippers parés pour une course autour du monde dont le règlement précise : «Pendant l'épreuve, le voilier (...) ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit. (...) Il ne doit recevoir aucune assistance extérieure, même médicale, ni accoster un quai ou un navire sous peine de ne pas être classé. » Ces treize-là n'ont donc pas les moyens de croire au mauvais œil. Ils sont déjà les rescapés d'une longue liste de pré-inscrits. Robin Knox-Johnston a renoncé, ainsi que John Martin, le vainqueur de deux étapes du dernier Boc, mais aussi une bonne partie des candidats tels l'Australien Ian Kiernan ou le Français Yves Le Cornec. Un écrémage qui crédibilise le discours officiel : ceux dont le gréement se balance dans le ciel vendéen sont des extraterrestres, les plus grands marins du monde, avec les machines les mieux préparées pour affronter les océans les plus dangereux! Ce n'est plus de l'information mais un dictionnaire de superlatifs. D'une efficacité médiatique redoutable : tout le monde y croit sincèrement. Beaucoup se demandent combien vont revenir. Et dans quel état psychologique : « Quand on a côtoyé si longtemps les grandes étendues jusqu'aux étoiles, plus loin que les étoiles, on revient avec d'autres yeux », a écrit Bernard Moitessier [3], leur glorieux prédécesseur...

Le public, lui, n'a pas besoin de partir pour être en apesanteur. Avant même le coup de canon, il est fasciné par ces navigateurs exceptionnels

guignant leur bâton de maréchal au risque de leur vie. Des extraterrestres, vraiment, dans une épreuve où tout a été pesé et analysé puisque Philippe Jeantot, chantre officiel du Vendée Globe Challenge et Martien lui-même, assure n'avoir « jamais vu une course au large avec un tel degré de préparation[4] ». A l'automne 1989, le port vendéen ressemble donc au Far West de John Ford dans *L'homme qui tua Liberty Valance.* Celui dont la règle est : «Quand la légende dépasse la réalité, imprime la légende... »

Le 22 octobre, Jean-Luc Van den Heede embouque le chenal des Sables-d'Olonne à la barre de *36 15 MET.* Contrairement à beaucoup de ses confrères français, le Lorientais a l'habitude de respecter le règlement. Alors, même s'il a attendu le jour limite fixé par l'avis de course pour rejoindre le port de départ, il pense y retrouver ses compagnons. Mais c'est à un ponton presque vide que vient s'amarrer le grand monocoque. Quatre voiliers seulement l'ont précédé : *Duracell, Grinnaker, Kiwi Express* et *Crédit Agricole* IV. Les bateaux de Plant, Reed, Bernardin et Jeantot. Les « étrangers [5] » et l'organisateur. Sur le port, les employés de la mairie qui accueillent le marin sont, eux, bien français : « Vous êtes déjà là ? — Bien sûr, répond VDH. C'est le dernier jour pour arriver ! » Regards incrédules des fonctionnaires sablais. Le skipper sort alors les documents et leur montre la date, écrite noire sur blanc. L'étonnement devient embarras quand VDH s'enquiert de son logement. La résidence prévue pour l'hébergement des concurrents n'est pas terminée ! L'hôtel des Hirondelles fera une parfaite solution d'attente, aux frais de l'organisation, mais Van den Heede est un peu surpris. Il s'attendait à ce que la « course du siècle » soit prête à l'heure.

Le Vendée Globe Challenge vit les dernières semaines avant le départ dans un mélange d'angoisse et d'euphorie. Le public peut admirer sur les pontons ces fameux bateaux, dont la presse commence à beaucoup parler. Philippe Jeantot, lui, s'affiche partout. Il est le père fondateur, le fou génial qui a porté le bébé à terme. Et il jubile, le Vendéen. Car l'année a été difficile. Entre la quête du budget pour l'organisation et la préparation de son nouveau bateau, Jeantot s'est offert des mois de funambule. Avec réussite : le «Vendée », comme on appelle déjà simplement le Vendée Globe

Challenge, commence à s'installer dans les médias, tandis que le monocoque dessiné par Marc Lombard attend au ponton. Baptisé à nouveau par Claude Brasseur lors du Salon nautique de Paris, en décembre 1988, *Crédit Agricole IV* a été testé sur plusieurs traversées de l'Atlantique. Il ne reste plus que des points de détail à régler. Pourtant, le skipper n'est pas complètement serein. Sa schizophrénie forcée ne s'apaise pas. Au contraire. Parole sacrée du Vendée Globe Challenge, il ne sait pas dire non aux invitations diverses qui se fichent de ses angoisses de coureur à quelques jours du grand saut, et va jusqu'à effectuer un aller retour sur Paris, en voiture, pour trois minutes de plateau au journal télévisé.

C'est d'ailleurs dans la capitale, à bord de la péniche, que se trouve encore l'essentiel de l'équipe d'organisation, deux semaines avant le coup de canon. Denis Horeau est aux fourneaux. Pour la communication, le directeur de course a fait confiance à un ancien champion du monde de planche à voile, fort en gouaille et jeune marié, Vincent Borde. Après s'être essayé à la Solitaire du *Figaro* - il a coulé dans le raz de Sein en 1985 - et avoir raté les sélections pour les Jeux olympiques de Séoul en 1988, l'ancien planchiste s'est reconverti. Il vient de gérer la communication du centenaire de la tour Eiffel. Le Vendée Globe Challenge le confortera dans son choix : pendant les quinze années qui vont suivre, il sera l'un des principaux acteurs de la communication nautique [6].

Avec Borde, un autre jeune trentenaire entoure Horeau : Eric Coquerel, chargé de la rédaction des communiqués. Après un Capes d'histoire raté et un passage chez Médiamétrie, il a fait ses classes avec Gérard Petitpas, l'organisateur de la Course de l'Europe. Gregor Cemeli, 31 ans, Jean Pagliani, 30 ans, Antoine Bertheloot, 32 ans, et Cendrine Barrois, 22 ans, complètent une bande où Yvon Fauconnier, à plus de 40 ans, fait figure de vieux sage. Paradoxe : la grande épreuve vendéenne a été entièrement préparée à Paris. Et, à bord de la péniche, une seule personne vient de Vendée, Corinne Jeantot, l'épouse du big boss, vite surnommée « l'œil de Moscou » par le reste de l'équipe. Car son marin de mari, débordé par sa double fonction, ne suit qu'à distance la vie de la péniche.

Mais l'homme du Crédit Agricole est, avant tout, un pragmatique. Tant que ça marche ! Il ne peut pas tout faire : priorité à la préparation de son bateau et aux relations publiques. Il est d'autant plus surbooké que la presse

et le public ont désigné leurs favoris, et le skipper aux deux tours du monde en est : « Les concurrents du Globe ne sont pas des manchots. Citons Philippe Poupon, champion du monde de course au large, Philippe Jeantot, double vainqueur du Boc (...), ou Jean-Yves Terlain, vieux renard de haute mer [7]. » Poupon, Jeantot, Terlain. Le talent, la volonté et l'expérience.

Le choix de Philippe Poupon ne surprend pas. Double vainqueur de la course du *Figaro,* il a aussi remporté la transat anglaise et la Route du Rhum, battu le record de la traversée de l'Atlantique et raflé le titre de champion du monde des skippers en 1987... A 35 ans, Philou est le modèle d'une génération de coureurs. Jadis équipier du maître Tabarly, aussi taiseux que son ancien, il a la même ironie dans le regard et revendique son agacement face à ceux «qui ont la grosse tête et ouvrent leur grande gueule [8] ». Pour dessiner son *Fleury Michon* X, le Finistérien, domicilié à Saint-Barthélemy dans les Antilles, s'est tourné vers un Rochelais, Philippe Briand, père du *French Kiss* de Marc Pajot, demi-finaliste des éliminatoires de la Coupe de l'America en 1987. Priorité : la sécurité autant que la performance. Sans sacrifier au confort. Selon le Bigouden, un navigateur en forme est plus efficace. Le chauffage et la douche d'eau chaude ne sont pas des options. La victoire non plus.

Pour Philippe Jeantot également, être favori n'est pas une surprise. Et que dire de Jean-Yves Terlain? A 45 ans, le troisième du dernier Boc est un monument de la voile. En 1969, il terminait déjà second de la Transpacifique derrière Eric Tabarly. Depuis vingt ans, l'oncle de Loïck Peyron accumule les podiums, toujours placé, rarement gagnant. L'allure d'un éternel étudiant, cet ancien des Beaux-Arts aime presque autant concevoir ses bateaux que naviguer : *UAP* est un engin au look futuriste, surmonté d'un étrange roof en pyramide de plexiglas, d'où le skipper a une vision à 360° sur l'océan. Sans doute un peu moins performant que les voiliers neufs, le monocoque jaune canari a l'avantage d'être parfaitement fiabilisé. Terlain, avec son énorme expérience, est un « client ».

Poupon, Jeantot, Terlain. Un trio finalement idéal, dans la ligne de la légende à imprimer : des marins d'expérience à la recherche d'un ultime trophée, le sommet de leur carrière. Dans cette catégorie des « géants de la voile », on peut rajouter «Bertie» Reed. Moins connu des Français, Stanley John Reed, 44 ans, est une légende en Afrique du Sud. Désigné « sportif de

l'année » après son premier Boc, en 1983, décoré de la médaille du Mérite, l'ancien de la Navy a la gueule labourée par les vagues trop vicieuses et les nuits de veille. Le baroudeur voue aussi un véritable culte à Philippe Jeantot depuis que son ami l'a largement dominé lors des Boc qu'ils ont courus l'un contre l'autre. Il rêve de revanche, sans cacher que le Vendée pourrait être son chant du cygne. Et un possible jackpot : en cas de victoire autour du monde, son sponsor lui versera 1 million de francs (environ 150 000 euros) ! Une sorte de prime de retraite...

Mais tous n'envisagent pas de raccrocher. Loin de là. D'autant que, dans cette « course du siècle » accueillant les «meilleurs marins du monde », deux des inscrits, Alain Gautier et Loïck Peyron, n'ont pas encore 30 ans. Mieux : le premier n'avait jamais navigué sur un grand monocoque avant la mise à l'eau de son *Generali Concorde,* trois mois plus tôt! Un détail qui n'est pas relevé. Car les deux jeunes ne sont quand même pas des débutants.

Prenez Gautier : malgré son air de premier communiant, « Lannic» - Alain en breton - n'est pas un rêveur. Moitessier, il ne l'a jamais lu et ne compte pas l'emporter dans son tour de piste. Ce passionné de Formule 1 se shoote à la vitesse, sur l'eau comme dans la vie. A 17 ans, le fils d'armateur de chalutiers courait son premier Figaro. A 27 ans, il en est à dix participations, dont une victorieuse, qu'il faut ajouter à neuf transatlantiques et une victoire dans La Baule-Dakar. Gautier, c'est Flash Gordon ! Au sens figuré comme au sens propre : en décembre 1988, le jour de la signature de son contrat avec Generali, « Gaugau », son autre surnom, est arrivé en sueur dans les bureaux de son sponsor; pris dans les embouteillages, il a abandonné sa voiture en cours de route et rejoint le rendez-vous en courant ! Même sa préparation s'est faite en un éclair. Concentré sur la course du *Figaro,* il a confié le suivi de la construction et la préparation de son bateau à un ami, lui aussi lorientais : Hervé Laurent. Avec une seule consigne : «Tu t'occupes de tout. Rendez-vous le 3 août pour la mise à l'eau [9]. » Gautier était si peu présent que, pour optimiser la taille des aménagements, Laurent a fait appel à une doublure, un ouvrier du chantier du même gabarit que le skipper !

Mais le résultat est là : Alain Gautier a remporté le Figaro, et *Generali Concorde,* ultra-large et dépouillé, construit en aluminium pour des raisons de budget, est presque prêt pour sa première sortie dans le grand bain.

Même si certains en doutent. Quand Philippe Jeantot, son routeur Jean-Yves Bernot et l'architecte Marc Lombard se retrouvent devant la bête, l'homme de l'art a un frisson. Les 5,80 mètres de large de *Generali Concorde* lui font peur : « Moi, je ne dessinerais jamais un bateau comme ça, dit-il. C'est dangereux : cela reste sur le toit [10]. » Jeantot est surpris. Jean-Marie Finot et Pascal Conq, les architectes du monocoque, ne sont pourtant pas des débutants. « Tu peux prendre les courbes de tous les côtés, cela ne se redresse pas », assure Lombard.

Mais les « minots » sont sans complexes. Il suffit de regarder la photo officielle des treize skippers. Entre un Lamazou en blouson de cuir, un Terlain les mains dans les poches et un Jeantot en polaire aux couleurs du Crédit Agricole, les deux p'tits jeunes affichent le détail qui tue : Gautier est monté sur le trottoir pour gagner quelques centimètres, Peyron exhibe des bottes de cow-boy sur un jean impeccable...

« P'tit Loch », c'est le ludion des trapanelles. Le skipper surdoué qui accumule les navigations sur tous les bateaux qu'on veut bien lui confier. Mini-Transat, Solitaire du *Figaro,* Ostar, à bientôt 30 ans, le deuxième des frères Peyron a tout couru et beaucoup gagné : la Route du Rhum 1986 (en classe II), La Baule-Dakar 1987. Il ne pouvait pas manquer le rendez-vous du Ven-dée Globe Challenge : «Quand j'en ai entendu parler, se souvient-il[11], j'ai su que c'était pour moi. Je n'avais pas envie de faire le Boc, mais le premier Vendée, c'était bien plus que de la compétition. » Comme pour son copain Gautier, tout va se jouer au Salon nautique de décembre 1988. C'est là qu'il convainc son sponsor, Jean-Jacques Poch, patron du distributeur automobile Lada Poch, de le suivre. Alors qu'ils sont sur le stand du chantier Wauquiez, ils voient passer Titouan Lamazou. Pour le Vendée Globe Challenge, le Béarnais se fait construire un nouveau bateau et vend son ancien *Ecureuil d'Aquitaine,* deuxième du dernier Boc. C'est une valeur sûre, malgré son âge : Peyron et Poch achètent son bateau.

Le Baulois a quelques autres atouts dans son jeu. Avec son physique de lutin et sa frimousse à tirer les sonnettes, il développe une aisance hors du commun pour les relations publiques et un don pour la communication. Le réalisateur Jean-Jacques Beineix et l'actrice Isabelle Pasco sont les parrains de *Lada Poch II* et le voilier est habillé tendance : coque bleue «comme la fumée des canons de la victoire », *dixit* Peyron [12], intérieur revu par le

peintre Pascal Chove, maître ès trompe-l'œil. Assis à la table à cartes dans une ambiance acajou et poutres apparentes, le skipper aura le choix entre, d'un côté, un mur en parpaing non terminé, de l'autre, deux hublots sur la campagne... Dans un bateau de course, le décor plaît immédiatement aux photographes et aux cameramen. Les puristes, eux, apprécient le refus du routage affiché par Peyron. Personne ne l'aidera depuis la terre car, dit-il, « j'ai voulu, je suis et je resterai le seul maître à bord après qui vous voulez. Evidemment, j'ai plus de boulot mais, au moins, en cas d'erreur, je peux me taper dessus, et en cas de ruse réussie, voire de victoire, j'aurai la conscience tranquille [13] ».

Le compte à rebours a commencé. Les curieux entament un défilé sans fin sur les pontons de Port-Olona. L'organisation doit canaliser une foule venue voir de ses yeux ces fous flottants sur leurs drôles de machines. Et les commentaires vont bon train. A l'intérieur de 36 *15 MET,* Jean-Luc Van den Heede n'ose pas sortir quand il entend des « experts » mesurer les chances de son voilier : « Paulette, viens voir ! Eh ben, celui-là, il est pas arrivé [14]... » Très étroit, le pont parfaitement plat, sans barre à roue ni enrouleur de génois, *36 15 MET* ne ressemble à aucun autre bateau au départ. A l'intérieur, le confort est plus que minimum : pas de chauffage, aucun élément superflu, et une hauteur sous barrot calculée pour un jockey. Les toilettes ? «Il y en a plusieurs, répond le skipper aux visiteuses inquiètes : le balcon avant, le balcon arrière, bâbord ou tribord selon la direction du vent. Et un seau pour les zones de grand froid [15]... » Le cigare en aluminium a été dessiné par Philippe Harlé, l'architecte rochelais aux 14 000 bateaux, le père des Muscadet, Armagnac et Sangria. VDH voulait un bateau simple, léger, très équilibré et surtout pas cher.

Car le prof de maths en congé sans solde tient aussi ses comptes au plus serré : aucun sponsor ne l'a suivi dans l'aventure. Enfin, presque. Un mois avant son arrivée aux Sables-d'Olonne, le bateau s'appelait *Eclipse,* du nom d'une chanson des Pink Floyd. Mais une société lui a proposé un petit soutien sous forme d'informations météo, alors il n'a pas hésité longtemps : *Eclipse* est devenu *36 15 MET.* Quand on n'a pas un rond, la météo vaut bien une chanson. Surtout que VDH connaît la musique : avec deux Mini-Transat, un Boc et vingt ans de croisière, le colosse a des milliers de milles

dans le sillage. Contrairement à ce que croient certains arpenteurs de pontons, il n'est pas venu faire de la figuration. Son bateau antifrime est une garantie de fiabilité, et Titouan Lamazou l'a bien compris qui le classe en tête de ses outsiders. « Si je me plante, dit VDH à un journaliste, personne ne s'en apercevra vraiment, je ne suis pas un favori. Mais si ça marche, ça va faire du bruit [16]. »

Pierre Follenfant envisage-t-il, lui, de l'emporter? Difficile de le savoir, à regarder cet éternel adolescent, toujours souriant, se promener sur les pontons de Port-Olona. A 37 ans, le Rochelais s'offre de belles vacances autour du monde à bord d'un bateau conçu pour les grands surfs des mers du Sud et signé par ses amis Michel Joubert et Bernard Nivelt. Presque des congés payés, car le skipper a dû négocier son absence avec ses patrons : à terre, Follenfant est représentant en chaussures. Ce fut une simple formalité. Mieux, un soutien total. TBS, l'un de ses trois employeurs, est même devenu cosponsor du bateau. Aux Sables-d'Olonne, le skipper alterne entre les derniers préparatifs et des visites aux autres monocoques. Pour lui, les bateaux s'ouvrent. Car, si l'homme est apprécié, le marin inspire aussi le respect. Sous ses airs nonchalants se cache un redoutable régatier qui compte huit Solitaires du *Figaro* ainsi que deux Routes du Rhum à son actif. Et qui a remporté, à la barre du fameux catamaran *Charente-Maritime,* La Rochelle-La Nouvelle-Orléans en 1982 et la Transat en double 1983 ! Seul bémol : c'est un bizuth des mers du Sud.

A bord d'*Ecureuil d'Aquitaine II,* l'équipe de Lamazou termine les préparatifs sous les regards des curieux. José, le frère cadet, s'occupe de tout. A quelques jours du départ, Titouan est déjà ailleurs : en mer. Et même, un peu, à l'arrivée. Car, s'il est sur la ligne de départ, c'est autant pour clore un chapitre de sa vie que pour en entamer un autre. A 34 ans, le peintre-navigateur a une revanche à prendre après sa deuxième place du Boc. Il veut aussi que sa fille Zoé le voie comme il se rêve : « Titouan Lamazou, héros des mers du Sud [17]. » Ensuite, il pourra passer à autre chose. Peindre, bien sûr. Naviguer, sûrement. Dès qu'il aura gagné, il pourra s'accorder cette vie qu'il se refuse depuis sa défaite du Boc.

Peu connu du grand public, il a dans le milieu nautique l'auréole des apôtres : après avoir été matelot sur le *Vendredi* 13 d'Yvon Fauconnier, le service militaire a porté le Béarnais sur le *Pen Duick VI* du commandant Tabarly. A bord du mythique monocoque, Titouan a trouvé un modèle : « Dans mon histoire personnelle, écrira-t-il, il est " le" grand marin, la référence. (...) Il ne veut faire que ce qu'il aime et réussit le tour de force d'y parvenir. (...) C'est avec lui que j'ai appris à regarder les gens vivre et à ne pas prêter attention aux beaux discours. C'est un sage. Contre vents et marées, j'ai envie que Tabarly reste sur un piédestal, un point c'est tout [18].» Avec le Vendée Globe Challenge, c'est son propre piédestal qu'il veut sculpter. Quelques jours avant le départ, le navigateur dîne avec ses deux amis de *Pen Duick VI*, Jean-François Coste et Philippe Poupon. «Laisse-le gagner ! intime " Costo " à Philou. Tu ne vois pas que c'est sa course ? — Lâche-moi avec ça... réplique Poupon. Moi, je fais juste le tour du monde [19]. » Titouan ne dit rien. Il partage tellement l'avis de Coste...

Mais une chose l'agace profondément alors que le départ s'annonce : avec ses cheveux longs et son blouson de cuir, le skipper bohème n'est pas considéré comme favori par les journalistes et le public. Son envie de gagner est pourtant himalayesque et son bateau l'un des plus affûtés de la flotte. Disposant d'un budget record - 13,5 millions de francs (environ 2 millions d'euros) -, il a pu bichonner la préparation et l'équipement d'*Ecureuil d'Aquitaine II*. Quoi qu'il arrive à bord, le skipper a de quoi réparer. Il embarque plus d'une dizaine de pilotes automatiques, sans compter des voiles de rechange, des bouts, de l'électronique, deux moteurs, trois vits-de-mulet [20]... A part un mât en kit, il a tout ! Mais, pour les badauds de Port-Olona, Lamazou n'est encore qu'un concurrent parmi les autres. De plus, son bateau en effervescence ne diffère pas de ses voisins de ponton. Les néophytes s'en étonnent d'ailleurs : ces voiliers qui partent s'attaquer à l'Everest ne semblent pas prêts ! Et, de fait, certains ne le sont pas...

A bord du *Nouvel Observateur,* la panique règne. A trois jours du départ, le propriétaire du bateau vient d'interdire la pose d'un régulateur d'allure : « Pas de trou à l'arrière de mon bateau ! » Pour Patrice Carpentier, les ennuis commencent. Voilà deux mois, le rédacteur en chef de *Course au large* avait renoncé à disputer le Vendée Globe Challenge. Depuis plus de quinze ans,

et avec la bénédiction de sa femme, Mimi, il a couru toutes les courses, ou presque : huit Solitaires du *Figaro,* la transat anglaise, la Transmed, la Whitbread à deux reprises... Mais, par manque de sponsor, il avait fini par laisser tomber la « course du siècle ».

Au mois de septembre, le journaliste-skipper se rend à Saint-Tropez, en reportage. A la fin de l'été, les amateurs fortunés de belles carènes s'y rejoignent pour la Nioulargue, la grande classique rassemblant les plus beaux yachts de Méditerranée. Carpentier y retrouve le propriétaire de son magazine, Claude Perdriel, et lui parle de son projet. Le patron de presse, qui possède le groupe Le Nouvel Observateur, est aussi un passionné de bateaux. Il écoute son journaliste-navigateur avec attention. Un peu plus tard, à la terrasse de Sénéquier, Carpentier retrouve la directrice des ressources humaines du groupe. Elle lui résume la proposition : un budget de 200 000 francs (environ 30 000 euros) et quatre pages de publicité dans *Le Nouvel Observateur* à offrir à d'éventuels partenaires. Insuffisant, mais il s'agit d'un bon début pour louer un bateau et engager les premiers frais. « Bien sûr, ajoute la DRH, tu nous donnes ta démission [21]. » Le Vendée Globe Challenge comme prime de licenciement! Cela ne se refuse pas: le journaliste se met en quête d'un monocoque. Nous sommes à la fin de septembre, la course part dans deux mois.

C'est en Grande-Bretagne que Carpentier va trouver l'oiseau rare. Panic Major, un voilier construit par un richissime gentleman-farmer, amateur de course-croisière. Le bateau paraît sain et joliment dessiné. Son franc-bord étonne quand même son futur skipper: «J'aime avoir de la hauteur sous barrot», lui répond Robert Nickerson, le propriétaire. L'argument est imparable. Le prix aussi : 1 000 livres sterling par semaine (environ 1 500 euros). Plus une caution de 500 000 francs (environ 75 000 euros). Carpentier accepte le prix de location, mais refuse la caution. La location hebdomadaire passe donc à 1 500 livres (environ 2 500 euros). Un mois plus tard, *Le Nouvel Observateur* est au ponton à Port-Olona.

Mais les ennuis ne sont pas terminés. Une semaine avant le coup d'envoi, Patrice Carpentier apprend que les pilotes automatiques qu'il a commandés ne seront pas livrés. Un peu paniqué, il récupère six autres pilotes, moins performants que ceux qu'il attendait. Le journaliste-navigateur fait le tour des autres concurrents à la recherche d'équipements supplémentaires. Mais

personne n'a de pilote en surnombre à lui fournir. Par sécurité, le Trinitain décide d'installer un bon vieux régulateur d'allure, un système permettant de maintenir le bateau non sur un cap précis, mais dans un angle déterminé du vent: au moins, pendant ce temps-là, on peut dormir. Mais Robert Nickerson, sans noter la contradiction, ne veut pas qu'on égratigne le bateau qu'il vient de louer pour un tour du monde sans escale! Le skipper se résigne: « Ça va le faire, se dit-il, ça va le faire... » Titouan Lamazou en est moins sûr: « Un tour du monde se mérite, écrira-t-il en parlant de Carpentier, et ne s'offre pas à un type qui prend possession de son navire un mois avant le départ [22]. »

L'avant-veille du jour J, Guy Bernardin largue les amarres. Le bateau doit d'urgence rentrer au chantier. But de l'opération: le peindre aux couleurs du sponsor! Il était temps. Bernardin est le treizième et dernier engagé de la course. Malgré ses performances dans les deux Boc Challenge [23], le quadruple cap-hornier était toujours sans partenaire financier pendant son convoyage vers Port-Olona, à la mi-octobre. Mais son copain Lamazou a ses entrées au quotidien *Libération :* alors que Bernardin est en mer, le journal publie un article [24] sur la situation de ce marin atypique, et sans le sou. A son arrivée aux Sables-d'Olonne, un message l'attend : il doit rappeler l'ancien patron de General Biscuit aux Etats-Unis, qui l'a financé lors du second Boc. Un coup de fil plus tard, il annonce aux rares skippers présents : « Bon, les gars, je m'en vais ce soir à Paris chercher un sponsor [25]. » Le lendemain, il déjeune avec Olivier Martin, devenu responsable du groupe Kaysersberg en France, un conglomérat qui produit du sucre comme des produits d'hygiène. « Y a-t-il des chances de gagner? lui demande le P-DG. « Il y a toujours des chances de gagner», répond Bernardin [26]. Pourtant, ce n'est pas le plus important pour le navigateur. Il sait qu'avec son bateau fiable mais déjà ancien ses chances, justement, sont faibles.

Ce Vendée Globe Challenge, Bernardin le fait pour lui. Parce qu'il n'a pas cessé de naviguer depuis une traversée entre Los Angeles et Saint-Briac, réalisée voilà vingt-cinq ans sur un Pic 26, un quillard californien proche du Dragon [27]. Parce qu'un tour du monde sans s'arrêter, il ne l'a jamais fait. Parce qu'il a coulé une fois dans les mers du Sud et qu'il a une revanche à prendre. Parce que... Mais a-t-il besoin de s'expliquer? Quand Bernardin revient aux Sables-d'Olonne, il a un sponsor. Kiwi Express est rebaptisé

O'Kay, une marque de Kaysersberg, spécialisée dans les produits de pique-nique et les essuie-tout...

Le cas Bernardin est éloquent. Car, étrangement, les professionnels qui ont le moins compris l'importance de la course sont ceux qui avaient le plus de bénéfices à en retirer: les directeurs du marketing et de la communication des grandes entreprises. Le public et les médias ont vite pris la mesure de l'événement; les sponsors l'ont, dans l'ensemble, ignoré. S'il n'y a que treize bateaux au départ, c'est que la plupart des coureurs pré-inscrits ont abandonné faute de financement. Jean-Luc Van den Heede court à compte de skipper. Patrice Carpentier ne dispose que de quelques nèfles et Guy Bernardin a trouvé un petit budget au dernier moment. La course du siècle n'aura donc convaincu qu'une dizaine de sponsors. Quinze ans plus tard, elle sera considérée comme l'un des meilleurs investissements du sponsoring sportif.

J-1. Les skippers ont rendez-vous à la Bourse du travail des Sables-d'Olonne pour le dernier briefing. Malgré la solennité du moment, l'ambiance est décontractée. Sylvie Viant, présidente du comité de course, et Denis Horeau, directeur de course, donnent les dernières informations pour le départ du lendemain. Puis un officier du CROSS [28] explique le fonctionnement de la balise Argos dans une indifférence polie. L'homme fait dans le précis: les diapos présentent les satellites de repérage, les stations réceptrices... C'est long. Très long. Bertie Reed ose: « Et les icebergs, vous les localisez [29] ? » Le militaire ne sait que répondre. Les coureurs sourient. Ils sont déjà ailleurs.

Jean-François Coste l'a bien compris. Lui n'est plus dans les préparatifs, ni dans la technique. Comme les autres, il est déjà loin, en mer, en course, dans l'émotion. Alors, à la fin du briefing, le skipper de Cacharel distribue des cadeaux à chacun de ses confrères. Des pulls, bien sûr, offerts par son sponsor. Et surtout, des livres. Du sur mesure: Le Seigneur des *anneaux* pour Peyron, *Delacroix au* Maroc pour Lamazou, Le Petit Prince pour Jeantot... De la part de Costo, les cadeaux sont sans arrière-pensée. Le bonhomme est suffisamment atypique pour susciter l'amitié ou la curiosité de tous les autres. Et il n'est en compétition qu'avec lui-même.

Médecin de formation, Coste a navigué avec Tabarly, gratté les icebergs avec Jean-Louis Etienne - autre ancien des Pen Duick -, passé le cap Horn avec Eugène Riguidel et embarqué pour des campagnes de pêche quand le portefeuille était vide. Lui, en revanche, n'a aucune inquiétude sur les capacités de son bateau à aller au bout de la longue route: des tours du monde, son *Cacharel* en a déjà fait plusieurs! Certes, à vingt-deux ans, le ketch n'est pas de première jeunesse. Mais l'ancien Pen Duick *III*, conçu par et pour Eric Tabarly, est plus qu'un voilier: c'est un monument historique. En 1967, il fut sacré «meilleur bateau de l'année » après avoir remporté la totalité des courses du RORC [30], le championnat britannique de course au large, dont le célèbre Fastnet, mais aussi la prestigieuse Sydney-Hobart. Ensuite, le bateau ne s'est jamais arrêté, enchaînant des transats — en particulier la Route du Rhum en 1978 avec Poupon — et remportant deux étapes de la Whitbread 1977-1978 avec Eric Loizeau, sous le nom de Gauloises *II*.

Face à l'armada des monocoques modernes de 18,28 mètres, Pen *Duick III* est un peu court avec ses 17,45 mètres et surtout beaucoup trop ancien pour prétendre à une place d'honneur. Quelles sont les chances de gagner? » a, lui aussi, demandé Jean Bousquet, le patron de Cacharel sollicité par Costo. « Aucune », a répondu le marin. Bousquet a souri, et signé un chèque de 1,5 million de francs (environ 225 000 euros). Le coût d'une remise en état et d'un équipement récent, Eric Tabarly ayant prêté le bateau à son ancien équipier.

Coste part autour du monde comme on va en pèlerinage. Mais c'est un couple d'amoureux qui s'apprête à larguer les amarres: une vieille coque qui n'a rien à prouver, et un marin qu'elle fait encore vibrer. « Les bateaux qui vont faire le Vendée Globe Challenge sont les mieux préparés », assure Jeantot. Dans ce cas précis, c'est plus que vrai: Pen Duick *III*, devenu *Cacharel*, est prêt depuis vingt-deux ans. Finalement, vu l'incertitude qui règne sur la course et la capacité des bateaux à aller au bout, l'espoir n'est pas interdit: « Dans la construction, dit Philippe Poupon en parlant de Fleury *Michon X*, on a tout dimensionné à un coefficient " tour du monde ". Mais quand je vois Jean-François Coste, je me dis qu'il a autant de chances que moi de gagner [31]. »

Les skippers s'apprêtent à passer leur dernière soirée aux Sables-d'Olonne. Après la réception officielle au casino, Lamazou va dîner d'un steak avec des copains. Gautier invite une fiancée à danser. Bernardin s'enferme dans sa chambre d'hôtel pour faire sa comptabilité et être sûr de ne devoir d'argent à personne. Poupon fait la fête et Carpentier n'en finit plus de préparer son voilier. Les treize sentent l'angoisse monter. Demain, ils s'élancent sur un parcours hors du commun, vers des océans qui ne font pas de cadeau. Demain, à 15 heures, c'est le saut dans l'inconnu.

Au petit matin, les traits sont tirés par la fatigue ou l'émotion. Lamazou est allé dire au revoir à Costo. Un peu avant, un équipier du Béarnais a remis un petit morceau de papier à Coste et Poupon: la fréquence radio secrète sur laquelle la bande à Tabarly se retrouvera en mer. Loïck Peyron caresse une dernière fois le ventre rond de celle qu'il laisse à quai. Christine, sa femme, est enceinte de sept mois: « Faut quand même pas exagérer, dit le mari en partance. Ça arrive à des milliers de femmes de marins, et on n'en parle jamais [32]. »

Mike Plant, lui, range la plante verte offerte par les organisateurs. L'ancien moniteur de survie, skipper de charter en Grèce et entrepreneur en bâtiment dans le Colorado, s'est préparé discrètement, dans son coin. Mais sa gueule de cow-boy cache un redoutable combattant. C'est après avoir vu un film sur Jeantot dans le premier Boc qu'il s'est inscrit à la seconde édition du tour du monde avec escale. Résultat: une victoire en classe II. Cela ne lui a pas suffi. Le 26 novembre, cet aventurier retourne avec bonheur dans le Grand Sud, parce qu'« il n'y a pas de triche là-bas. La triche ne marche pas [33] ». Et tant pis si son budget, bouclé au dernier moment, ne lui permet pas d'avoir des voiles neuves.

Un à un, les bateaux quittent le ponton. Des chalutiers sablais vont remorquer les solitaires jusqu'à la ligne de départ. Alain Gautier, qui doit sortir le premier, fait attendre *l'Alcyon.* Il cède la priorité à Titouan Lamazou. Le patron du Corail attrape l'amarre d'Ecureuil d'Aqui*taine II* et lâche au skipper: « Premier parti, premier arrivé!» En entrant dans le chenal, les marins connaissent leur premier grand choc du Vendée Globe Challenge: malgré un temps sibérien, la foule a envahi la jetée, des deux côtés du long chenal permettant de sortir du port des Sables-d'Olonne. Des dizaines de milliers de personnes applaudissent les solitaires. Sur l'eau

comme à terre, les yeux s'embuent. Les skippers ont la gorge nouée, le public se demande s'il va les revoir.

Car l'émotion naît de. l'inquiétude. Depuis deux semaines, les journaux ne cessent de poser la même question: combien vont revenir? Les skippers eux-mêmes s'interrogent. Mais, quand le grand public voit des marins disparus corps et biens, les solitaires traduisent casse matérielle, abandon, et cap vers le port le plus proche. Ils partent à l'aventure, certes, mais leurs bateaux sont costauds, insubmersibles et adaptés aux mers qu'ils vont affronter. « Je n'avais pas d'inquiétude pour cela, se souvient Pierre Follenfant. Un monocoque, c'était plutôt plus rassurant que ce qu'on avait vécu en multicoque [34]. » Les marins ne sont pas suicidaires : plusieurs d'entre eux ont déjà couru des tours du monde avec escale. Ils savent à quoi ressemble le Grand Sud. Le mystère et l'inconnu résident plutôt dans la durée: quatre mois! Cent vingt jours de mer consécutifs... Une première pour les bateaux comme pour les skippers, dont l'esprit est hanté par deux questions: Le matériel va-t-il résister? Le bonhomme va-t-il tenir?

Sur l'eau, à quelques minutes du départ, les monocoques sont encore entourés d'une armada de bateaux suiveurs, secoués par le mauvais clapot que lève un solide nordet [35] réfrigérant. La télévision retransmet en direct. La légende peut commencer. Elle sera en retard... A 15 heures, tous les concurrents ne sont pas encore sur zone. A la radio, Lamazou s'énerve: tant pis pour les retardataires, qu'on lance la procédure! « Cela fait trois ans que cette course est annoncée, trois ans qu'elle occupe toute ma vie, et je tolère soudain très mal cette fleur faite à mes adversaires », écrira-t-il. Ajoutant: « Je crois qu'au fond de moi ça m'est complètement égal mais ça fait un bien fou d'extérioriser toute cette tension qui s'est emmagasinée sournoisement ces derniers jours [36]. » D'autres coureurs occupent les ondes. Gautier ne trouve pas le bateau comité. Coste est fidèle à lui-même : «Dans la vie, je fais toujours des faux départs. Même quand je pars pour la Bretagne, je réussis à rater mon train », avait-il expliqué à Lamazou quelques jours plus tôt [37]. Cette fois, il annonce qu'il a oublié ses cartes marines à l'hôtel, ou au bistrot du petit déjeuner...

A 15 h 15, Eric Tabarly libère enfin la flotte. Ses anciens équipiers Poupon et Lamazou naviguent très prudemment, la grand-voile réduite au troisième ris [38] et la trinquette [39] envoyée à l'avant. Pas question de prendre des risques inutiles dans les premiers milles. Le Vendée Globe Challenge n'est-il pas avant tout la plus grande aventure autour du monde, beaucoup plus qu'une régate? Dommage que personne ne l'ait précisé à Alain Gautier et Loïck Peyron : eux sont toilés au maximum et se tirent la bourre, en tête, jusqu'à la bouée de dégagement. Comme au Figaro...

Les voiliers s'éloignent des Sables-d'Olonne. Un à un, les bateaux accompagnateurs décrochent, laissant les solitaires face à plusieurs océans. Le Vendée Globe Challenge est parti. La course des courses fait déjà vibrer des millions de personnes. Elles ne se doutent pas qu'elle a failli ne pas avoir lieu, faute d'argent. Que la moitié des concurrents naviguent sur des bateaux à peine prêts. Elles oublient aussi que deux d'entre eux n'ont pas 30 ans. Ce que retiennent les spectateurs en voyant les voiliers disparaître à l'horizon, c'est que ce sont les « plus grands marins du monde», avec les machines « les mieux préparées » pour affronter les océans « les plus terrifiants ». Les mythes s'alimentent volontiers de malentendus.

Le lendemain du départ, lors de la première vacation radio de la « course du siècle », en solitaire et sans assistance Titouan Lamazou s'en prend à son frère: « José, je ne trouve pas le beurre! »

1 Il s'agit du lapin, un animal censé porter malheur aux marins : selon la légende, les bateaux partant autrefois pour de longs voyages emportaient avec eux des animaux vivants, dont des lapins qui s'attaquaient au chanvre des cordages et des pièces d'étanchéité. Dans certains cas, les dommages causés par ces derniers auraient entraîné le bateau par le fond. Depuis, les marins ne veulent pas voir de lapin à bord, ni même entendre prononcer le mot...

2 La taille des bateaux pour ce Vendée Globe Challenge est limitée à 60 pieds, soit 18,28 mètres. Par extension, les voiliers qui courent l'épreuve seront dénommés «60 pieds » ou « 60 pieds open ».

3 *La Longue Route*, *op. cit.*, Arthaud, 1971, p. 213.

4 «Vingt-cinq mille milles de solitude », *Le Monde*, 25/11/1989.

5 Mike Plant est américain, Bertie Reed sud-africain et Guy Bernardin a la double nationalité française et américaine.

6 Vincent Borde est aujourd'hui l'attaché de presse de Franck Cammas et de Roland Jourdain, entre autres.

7 «Les héroïques », *L'Express,* 1/12/1989.

8 *Voiles et voiliers,* n° 225, novembre 1989.

9 Entretiens avec les auteurs, Alain Gautier, le 23/2/2004, et Hervé Laurent, le 11/05/2004.

10 Entretiens avec les auteurs, Marc Lombard le 30/03/2004 et Jean-Yves Bernot le 31/03/2004.

11 Entretien avec les auteurs, le 21/02/2004.

12 *Voiles et voiliers,* n° 225, novembre 1989.

13 *Petit tour du monde illustré,* Loïck Peyron, Denoël, 1990, p. 58.

14 Entretien des auteurs avec Jean-Luc Van den Heede, le 13/05/2004.

15 *VDH. Un Globe à la force du poignet,* Jean-Luc et Roger Van den Heede, Neptune-Filipacchi, 1990, p. 44.

16 *VDH. Un Globe à la force du poignet, op. cit.,* p. 91.

17 *Vendée Globe Challenge,* Luc Le Vaillant, Patrick Le Roux et Philip Plisson, Denoël, 1990, p. 204.

18 *Demain je serai tous morts,* Titouan Lamazou et Patrick Le Roux, Grasset, 1990, p. 48-49.

19 *Ibid.,* p. 22.

20 Pièce articulée reliant la bôme au mât.

21 Entretien des auteurs avec Patrice Carpentier, le 17/01/2004.

22 Demain je serai tous morts, op. *cit.,* p. 35.

23 Quatrième en classe II en 1982-1983 sur Ratso *II,* record du monde de vitesse autour du globe pour un voilier de moins de 12 mètres. Quatrième en classe I en 1986-1987 sur Biscuit *Lu II.*

24 « Guy Bernardin: un mois et 1 million de francs pour prendre le départ de la *(sic!)* Globe Challenge», *Libération,* 30/10/1989.

25 VDH. *Un globe à la force du poignet, op. cit.,* p. 90.

26 Entretien avec les auteurs, le 17/02/2004.

27 Quillard de régate long de 8,90 mètres, dessiné en 1929, utilisé aux Jeux olympiques entre 1948 et 1972. Il est fin, élégant et très bas sur l'eau.

28 Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage, chargé, le long des côtes françaises, de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la sécurité de la navigation et de la surveillance des pêches.

29 *Solitaires autour du monde,* Frédéric Augendre, Solar, 1990, p. 14.

30 Royal Ocean Racing Club.

31 « Les héroïques », *L'Express*, 1/12/1989.

32 *Vendée Globe Challenge,* op. *cit.,* p. 207.

33 « Above it all? », *DigitAll* Magazine, été 2003. La phrase en anglais est: There's *no bullshit* down *there, bullshit doesnt work.*

34 Entretien avec les auteurs, le 14/02/2004.

35 Vent de nord-est.

36 *Demain je* serai tous morts, op. *cit.,* p. 20.

37 *Ibid.,* p. 26.

38 Les ris permettent de diminuer la surface d'une voile quand le vent monte.

39 Petite voile d'avant, placée en arrière du génois, la principale voile d'avant.

Chapitre 5

TOUS DES HÉROS!

17 h 33, le 8 mai 1990. Jean-François Coste lève le poing en franchissant la ligne d'arrivée. Des centaines de bateaux sont sortis à sa rencontre. A bord des embarcations, le skipper reconnaît beaucoup d'amis et pointe son doigt vers eux, les désignant un à un pour la feuille de présence de l'amitié. Ils sont tous là. Même Maria, la patronne de l'hôtel du Pélican, qui l'a tant bichonné avant son départ, lui préparant des petits déjeuners de champion, café au lait et brioche vendéenne. A la proue d'un ferry, les guitares des gitans de Nîmes célèbrent la réussite du frère. Il est heureux, Costo. Il vient de boucler son tour du monde à bord de la Grande Dame, *l'ex-Pen* Duick *III,* rebaptisée *Cacha*rel pour l'occasion. Et il revient presque en paix avec lui-même.

Des deux côtés du chenal des Sables-d'Olonne, des dizaines de milliers de personnes attendent le héros du jour, mais il ne le sait pas encore. Libération s'est même fendu d'un hors-série exceptionnel sur celui qui a fui la médecine pour mieux plonger dans sa propre nature humaine. Les spectateurs savent presque tout de ce coureur-philosophe dont les pensées ont nourri la course au fil des quarantièmes. Et il y en a de belles... A ses copains de classe de mer du Sud, il dit que la victoire, c'est aussi « d'avoir pris le départ en osant affronter l'inconnu. Comme quoi, faut être curieux [1] ». Quant à savoir à quoi sert tout ça, Costo parle du rêve, celui qui a pris les Américains en voyant Armstrong poser un pied sur la Lune. « Et pas besoin d'aller aussi loin pour ça, ajoute-t-il, un vélo peut faire l'affaire. A chacun son pôle Nord (...). En plus, depuis quatre mois qu'on est partis, les Berlinois, Roumains, Tchèques, Hongrois, Bulgares, Allemands, Chiliens, Mandela, même les Lituaniens, peuvent à nouveau rêver tranquille. Vous voyez que ça vaut le coup d'aller faire un petit tour en mer de temps en temps. Peut-être que ça fait accélérer les bons sentiments de la terre [2]. Et le marin de citer Rilke: « Triompher ne le tente pas, croître, pour lui, c'est être profondément vaincu par une force toujours plus grande. »

Sous spi, Costo pénètre dans le chenal et observe la haie d'honneur que lui font les spectateurs, chapeau bas et larme à l'œil. Une arrivée de vainqueur. Tant pis si Cacharel et Jean-François Coste sont bons derniers, un mois et demi après Titouan Lamazou. Pour le public, ce jour-là comme tous les autres jours d'arrivée, il n'y a pas de perdants. Titouan, Philou, Loïck, Alain et les autres sont là, presque au complet, pour saluer celui qui écrit la fin d'un monde. Et il n'y a pas d'erreur sur la personne: le public sait très bien qui est qui, qui a fait quoi, les classements, les bonheurs et les malheurs de mer. C'est bien pour ça qu'il est là. Car le Vendée Globe Challenge n'est pas une course comme les autres. Alors que, de la Route du Rhum à la course du Figaro, le classement est seul juge de paix de l'engouement populaire, le tour du monde en solitaire affiche d'autres valeurs: du premier au dernier, les uns après les autres, les treize coureurs au départ ont tous gagné leurs galons de héros.

Retour à ce 26 novembre 1989. Les bateaux viennent de s'élancer à l'assaut du globe et Titouan Lamazou a retrouvé son beurre. Les marins sont seuls en mer désormais. Le froid terrible leur donne une idée de ce qui les attend dans le Grand Sud. Dans leurs têtes résonnent encore les applaudissements d'une foule dense et enthousiaste, d'un public saluant des hommes fous de courage ou d'inconscience à ses yeux. Mais tous, concurrents et spectateurs, sous-estiment ce qui va se passer.

Les incidents interviennent dès le premier jour de course: Philippe Jeantot et Bertie Reed jouent à touche-touche, sans gravité; Jean-François Coste perd du gasoil; Guy Bernardin mange un sandwich au jambon et se fêle une dent sur une croûte de pain un peu dure... Les premiers continuent leur route après un « *No* problem *Philippe*, have *a* safe *trip*, good *luck* » du Sud-Africain à son ami vendéen. Coste rentre aux Sables-d'Olonne pour réparer et s'éviter un bateau invivable pendant plusieurs mois. Bernardin ne se rend pas compte de l'importance du problème. Le lendemain, le mauvais sort s'acharne sur Jeantot qui casse son vit-de-mulet. Une catastrophe: le double vainqueur du Boc n'a pas de pièce de rechange. « En vingt ans de navigation, écrira-t-il, je n'ai jamais vu cette pièce casser, je n'avais donc pas estimé nécessaire d'en prendre une de secours [3]. » Le choix est simple: faire demi-tour pour réparer, ou se débrouiller seul. Jeantot, fidèle à son

image, décide de continuer. Après tout, il a ce qu'il voulait: un tour du monde où chacun repose sur ses propres compétences, sans escale ni assistance. Alors il va retailler une pièce d'aluminium qui fera office de vit-de-mulet. A la lime à main. Le ton est donné. Le Vendée Globe Challenge sera moins une performance sportive que la course des exploits. Celui du skipper de Crédit Agricole *IV* est technique. C'est le premier d'une épreuve qui va en être riche.

Passé l'équateur, Pierre Follenfant se doute d'un problème : son bateau est très dur à la barre, ses pilotes ne tiennent pas le coup. Malgré un *TBS-Charente-Mari*time bien réglé, il se fait « avaler par le Generali *Concorde* de Gautier. Quelque chose ne tourne pas rond. Quand la mer se calme, le skipper se penche par-dessus bord pour inspecter son safran : il en manque un tiers. Le Rochelais se souvient alors de ce choc lors de la première nuit en mer. Concentré sur la navigation pour sortir du golfe de Gascogne, il n'y a pas porté une attention particulière. A tort. Maintenant, une décision s'impose: faire escale pour changer le safran, et donc abandonner la course, ou continuer et attaquer le Grand Sud avec un voilier un peu bancal. Réponse: « On verra bien... Si le problème s'aggrave, je pourrai toujours m'arrêter au Cap ou ailleurs. Après tout, je suis venu jusqu'ici comme ça, je dois pouvoir continuer [4]. » Certes. Mais plus question d'être à fond. Pour lui, la course prend soudain une autre dimension : celle d'une croisière rapide, en se disant que, si ça casse devant, il pourra toujours tirer les marrons du feu. « Fofol» va pouvoir s'attaquer aux cent dix livres embarqués pour tromper un éventuel ennui en mer.

Pendant que la flotte continue sa descente de l'Atlantique, la chronique des avaries s'allonge: pilotes hors service pour Terlain, à qui la réparation coûte plusieurs heures et une soixantaine de milles; bôme cassée pour Carpentier qui sort la perceuse électrique. Le 19 décembre, Follenfant fête ses 38 ans. Foie gras et sauternes. Et des cadeaux à chercher dans tout le bateau. Une semaine plus tard, les autres coureurs sont au même régime. Leurs proches ont joué les Pères Noël en dispersant des paquets-cadeaux un peu partout. Peyron se retrouve avec une poupée gonflable offerte par son ami Patrick Tambay, ainsi que « Marchie la cochonne [5] », une marionnette du « Bébête Show », de la part de Stéphane Collaro. Cette dernière est assortie d'un petit commentaire: « Pour un tel périple, une présence

féminine s'impose... » Le 26 décembre, les coureurs achèvent leur premier mois de course. Ecureuil *d'Aquitaine II* mène la danse devant *Fleury* Michon *X*. « Je suis bien, en paix avec moi-même, dans un univers que j'aime », dit Philippe Poupon à la vacation.

Deux jours plus tard, Denis Horeau, le directeur de course, est à Nantes, chez ses parents, quand le téléphone sonne, vers 13 heures. Au bout du fil, Antoine Bertheloot, au PC course, lui annonce une nouvelle inquiétante: Philou a déclenché ses balises de détresse. Le marin le plus titré de l'épreuve demande du secours.

A 2 000 kilomètres au sud-ouest du Cap, le skipper de Fleury *Michon* X a enfilé sa combinaison de plongée. Vers 2 h 30 du matin, le voilier s'est couché sur le flanc, mât dans l'eau, comme un vulgaire dériveur. Une simple vague, ni vraiment puissante, ni franchement vicieuse, a eu raison du monocoque. Poupon attend d'abord tranquillement que le ketch se redresse. Mais rien ne se passe. Devant la stabilité du voilier, le Bigouden se décide à réagir: il sort dans son cockpit où l'eau bat à mi-largeur, et choque les écoutes. Rien. Il tente alors de transférer toute l'eau des ballasts d'un côté à l'autre du bateau, pour créer un déséquilibre. *Fleury Michon* X reste désespérément posé à 90°. « Je suis allé voir si la quille était là, se souvient le navigateur. Je sentais quand même que l'équilibre était instable. Je me disais: "Il va bien revenir, le truc!" Mais, dans ces moments, on a l'esprit un peu congelé, on se limite à une certaine sécurité [6]. » Après sept heures et demie de vains efforts, Philippe Poupon se décide à oser ce qu'il n'a encore jamais fait de sa vie : il active ses balises en position de détresse.

A la vacation de 16 heures, un appel est lancé à tous les concurrents. Peyron, Gautier, VDH, Follenfant, Jeantot, notamment, se déroutent vers *Fleury Michon X*. Lamazou, leader de la course, ne peut pas faire demi-tour. Le matin même, il écrit dans un télex à son routeur : « 40 nœuds, c'est la guerre par ici. Avec quelques rafales qui viennent friser les 50 noeuds [7]... » Quand il apprend que Poupon a déclenché ses balises, il fait état de son incapacité à faire demi-tour: « Colonne moulin à café arrachée, voie d'eau. Grand-voile bloquée avec lattes pétées, etc. Plus 40 nœuds dans la gueule. J'ai déjà du mal tout seul... C'est vraiment con, tiens-moi au courant [8]. »

Loïck Peyron est le plus proche de la position de *Fleury Michon X*, à environ 130 milles. Gautier l'appelle, comme VDH et Follenfant. Tous ont

les mêmes questions : comment cela a-t-il pu arriver à Poupon? Et dans quel état est-il? A bord du voilier couché, le temps passe au ralenti. Poupon subit. Il a peur. Il se doute que la situation est le fruit des modifications apportées au voilier dans les mois précédant le départ: le sloop, à un mât, a été transformé en ketch, à deux mâts, pour diviser la voilure et rendre les manœuvres plus simples. Les calculs ont été faits. Normalement, tout était bon...

A bord de *Lada Poch II*, Loïck approche de la dernière position connue de Fleury *Michon X*. Il aperçoit un point brillant dans un nuage: l'aile d'un avion, qui disparaît presque aussitôt. «Je ne l'ai jamais revu, se souvient aujourd'hui le navigateur, mais il m'a donné une indication sur la direction à prendre [9]. Car un avion n'a aucune raison de voler à basse altitude dans ce coin perdu de l'Atlantique Sud. Sauf à chercher un bateau en perdition.

Vers 10 heures, Peyron aperçoit une forme sur l'eau. *Fleury Michon X* sur le flanc. La vision est incroyable. Le Baulois s'approche autant qu'il le peut du voilier couché et siffle très fort. Rapidement, Poupon, engoncé dans sa combinaison de plongée, sort de la cabine et fait un petit geste de la main. Par VHF, la conversation commence: « Ah ben, ça va-t-y mon gars? demande Peyron. — Tu as vu la panade? répond Philou. Les deux hommes font un rapide état des lieux, et le Bigouden demande au skipper de *Lada Poch II* de le remorquer. Son idée: mettre *Fleury Michon X* face au vent, en espérant que le souffle aidera le gréement à sortir de l'eau, et donc le bateau à se redresser.

P'tit Loch prévient tout le monde que le skipper est sain et sauf. «J'étais sur le cul... raconte VDH. Je n'y croyais pas. Comment pouvait-il rester dans cette position [10] ?» Gautier est également stupéfait, mais il demande aussitôt : « A-t-il toujours son artirnon [11] ? C'était l'un des sujets de discussion aux Sables-d'Olonne, rappelle-t-il. Le poids de son second mât. Et, là, je ne comprends pas pourquoi il ne l'a pas immédiatement largué [12]. » Une interrogation partagée par un autre marin. Un jeune régatier qui a capté les échanges radio entre les solitaires alors qu'il navigue à bord de *Charles Jourdan* dans la Whitbread, le tour du monde en équipage. L'équipier se tourne vers son skipper, Alain Gabbay, et affirme : « Il faut qu'il coupe son artimon. » Son nom : Michel Desjoyeaux.

En France, la nouvelle fait le tour des médias. Poupon est sain et sauf. Mais Peyron ne se contente pas d'aider le skipper de Fleury Michon X à redresser son bateau: il filme la scène et commente chaque phase à la BLU [13]. L'info est relayée par VDH, dont la radio est plus puissante, jusqu'au PC course, permettant aux journalistes présents de suivre en quasi-direct le sauvetage du marin Philou.

La manœuvre est délicate. Peyron manque de passer à l'eau en récupérant le bout lancé par Poupon: « On aurait eu l'air malin, tous deux sur son étrave, regardant mon canote s'éloigner seul vers le cap Horn [14] », écrira-t-il. Mais le Baulois récupère l'amarre. Les deux hommes tentent plusieurs manœuvres, sans succès. Après deux heures d'efforts, Peyron suggère de larguer l'artimon. Poupon accepte ce qu'il refusait jusque-là d'envisager. Maintenant, il n'a guère le choix: « Sans Loïck, je m'y serais sans doute résolu au bout du compte, dit-il aujourd'hui, mais ce n'est pas une manip facile, surtout sur un bateau couché à 90°. C'est même très dangereux [15]. » Rassuré par la présence de *Lada* Poch *II*, le Bigouden s'attelle à la tâche. Au bout d'une demi-heure, il ne reste plus qu'un hauban à enlever. La caméra de Peyron filme l'opération et les premiers balancements de Fleury Michon X enfin à la verticale. Poupon constate simplement : « Bon, ben, c'est un grand merdier, j'ai plus qu'à ranger maintenant. » Le lendemain du sauvetage, le skipper de *Fleury Michon X* appelle le PC course : « Je considère que j'ai eu une assistance, explique-t-il. Le règlement doit, bien sûr, être maintenu, car ceux qui sont autour de moi sont encore en course.» Il fait route vers Le Cap.

L'incident frappe les esprits des autres solitaires. Gautier, Follenfant, Peyron, mais aussi Lamazou assurent aujourd'hui avoir légèrement levé le pied après les ennuis de Poupon. Ce qui est arrivé au « meilleur d'entre eux », pensent-ils, pourrait bien leur tomber sur la tête. Seul VDH, à bord de son *36 15* MET beaucoup moins large, est sûr de lui: Au contraire, affirme-t-il aujourd'hui. Mon bateau étroit était très différent des autres, et je savais qu'il se redresserait toujours. Moi, je suis dans la course, sans me poser de questions [16]. »

L'année 1989 se termine mal et 1990 ne va pas beaucoup mieux commencer. Le 7 janvier, c'est au tour de Bertie Reed et de Jean-Yves

Terlain de dégager la route du Sud. Le premier accumule les problèmes : ses safrans sont désaxés, sa bôme menace de casser, et son vit-de-mulet montre de sérieuses faiblesses. Ses pilotes, enfin, refusent de fonctionner convenablement. Le Sud-Africain décide de faire demi-tour et de rentrer à la maison, au Cap. « Depuis le début, dit-il lors de la vacation radio, depuis la collision avec Philippe Jeantot lors de la première nuit, cette course refuse de me sourire. »

Terlain, lui, n'a pas abandonné. UAP a juste démâté... Son espar en carbone n'avait pas été changé après le Boc : « Je me suis dit qu'un truc aussi cher ne pouvait pas casser », explique Terlain [17]. Dans un surf à 15 nœuds, le solitaire entend un grand «bang ». Le temps de monter sur le pont, il ne peut que constater les dégâts : trois morceaux de carbone pendent lamentablement. Après avoir fait le ménage, coupé les haubans qui traînent et ramassé les morceaux qui s'attaquent à la coque, le skipper réfléchit à un gréement de fortune. Il rafistole un morceau de mât cassé pour y emmancher la bôme et forme un portique avec ses deux tangons pour transformer son *UAP* en goélette [18] : « J'espère naviguer au moins à 6 ou 7 nœuds. Largement la vitesse de Moitessier dans le premier tour du monde [19]... » Le skipper fait le point: Le Cap est à 1 800 kilomètres, mais il faut remonter contre le vent pour s'y rendre; Madagascar ou la Réunion, voire l'Australie, se situent à plus de 6 000 kilomètres. Alors va pour le pays-continent : «D'abord parce que ça m'emmerde de faire du près et, tant que j'ai du fioul et à manger, je continue. » Mais attention: il est toujours en compétition! «Je n'arrêterai la course que lorsque j'aurai mis pied à terre, explique-t-il. Et, si ça marche bien, je continue. Ce sera juste une question de temps et d'autonomie. Pour le reste, je suis bien là où je suis. Je n'ai pas envie de m'arrêter pour me retrouver dans un port comme un con à attendre une assistance qui va me donner un nouveau mât et tous les accessoires qui vont avec. Je suis dans les cinquantièmes hurlants [20], à devoir ramener mon bateau comme c'est arrivé à plein d'autres avant moi [21]. »

Le surlendemain, chez le neveu de Terlain, Loïck Peyron, c'est plutôt le champagne qui est d'actualité. Christine, la femme du skipper de *Lada Poch* II, a donné naissance à une petite fille. A la vacation, le marin déborde d'émotion, balançant entre les éclats de rire et les larmes aux yeux: « Ça y est, je suis papa! Je vais fêter ça pendant vingt-quatre heures! » Le père de

la petite Marie naviguant dans le Grand Sud, à proximité des terres françaises australes, le bébé va récolter un deuxième prénom marquant l'événement: Kerguelen. Par BLU, il entend les pleurs de sa fille. La mère du skipper lui annonce le poids du bébé: « 3,200 kg, c'est bien. — Excusez-moi, madame, intervient l'opératrice de Saint-Lys Radio, elle fait 3,340 kg. — Ah bon ! Merci [22]. »

L'époque est propice aux miracles radiophoniques : même Guy Bernardin, en ce début d'année, fait les honneurs de la vacation. Lui qui sèche ce rendez-vous quotidien de convivialité par agacement « d'entendre tous les concurrents venir parler de leurs malheurs comme des grand-mères au coin du feu [23] », il a dû céder sous la pression forcément amicale de son sponsor. Il parle de sa course, mais aussi de sa dent, de son combat perdu contre le sandwich, et de cette douleur qui envahit sa mâchoire. Le skipper gardant sa réserve habituelle, Jean-Yves Chauve, le médecin de l'épreuve, ne se rend pas compte de l'importance du mal et lui conseille quelques anti-inflammatoires. En attendant de savoir ce dont souffre vraiment le Franco-Américain.

En France, la course est suivie jour après jour. L'Equipe, Le Télégramme de Brest, mais aussi Libération publient très régulièrement des nouvelles de l'épreuve ou des articles sur la difficulté de dormir comme de se nourrir en mer. Ainsi que des portraits des coureurs illustrés de très belles photos noir et blanc de Denis Gliksman, fils du grand navigateur des années 1970. Pour la séance de pose, le photographe a demandé à chaque marin de venir avec un objet. Terlain s'expose avec un monstre de presque huit kilos sur ses genoux, le premier ordinateur portable Macintosh. Peyron tient un pilote automatique comme une guitare électrique, Carpentier porte sa brosse à dents dans la poche de chemise, Reed a calé une cigarette allumée entre ses doigts et Coste joue les « Costo Maltese », col de vareuse relevé et sextant en main.

Mike Plant, lui, regarde l'objectif fixement, les bras croisés, la tête presque rentrée dans ses épaules d'athlète. L'objet choisi pour la photo par le skipper, ce sont peut-être les lentilles de contact qu'il ne peut pas quitter sous peine d'être gravement handicapé : il a été considéré comme quasi aveugle par la Marine américaine. A moins que ce ne soit quelque chose de plus impalpable, comme la volonté farouche de ce spécialiste de la survie?

Le 1er février, Plant a pourtant jeté l'ancre dans un fjord de l'île Campbell, un petit morceau de terre néo-zélandaise perdue dans le Grand Sud, habité par l'une des plus grandes populations mondiales d'albatros royaux et quatre météorologues. L'Américain est épuisé. Comme l'y autorise le règlement, il s'est arrêté pour réparer au calme son mât qui donne des signes de faiblesse. Le temps, aussi, de récupérer d'une première moitié de course épuisante. Alors qu'il dort, les cinquantièmes se mettent à hurler et l'ancre de *Duracell* menace de lâcher prise. Elle chasse de plus en plus, et le skipper n'a aucun moyen d'arrêter la dangereuse dérive de son monocoque vers la côte. Sauf à accepter l'amarre, proposée par les scientifiques qui, ayant compris le danger, ont mis leur pneumatique à l'eau. Plant attrape le bout, tire d'affaire son bateau, puis rejoint à terre ses sauveurs qui, ils ne le savent pas, l'ont condamné en l'aidant. Avec eux, le skipper marche jusqu'à la station météo et annonce, par radio, qu'il est désormais hors course pour avoir reçu une assistance. Le navigateur aurait pu repartir sans rien dire à personne: après tout, ce n'était qu'une amarre, pas un coup de main technique ou une voile de rechange. Mais Plant reste fidèle à lui-même: « Il n'y a pas de triche là-bas. La triche ne marche pas. » A bord de Crédit Agricole *IV,* Philippe Jeantot ne peut s'empêcher de tirer son chapeau à l'honnêteté de l'Américain qui, une fois son mât réparé, va reprendre la mer, direction Les Sables-d'Olonne.

Depuis *O'Kay*, Guy Bernardin n'a pas suivi les malheurs de Mike Plant. Les siens lui suffisent. Le fameux sandwich du départ a vraiment fait des dégâts et la douleur est terrible. Le skipper souffre mais ne veut pas abandonner: il enserre sa tête dans un foulard, et parie sur le froid intense du Grand Sud pour anesthésier la douleur. C'est l'inverse qui se produit: « Quand j'ouvrais la bouche, le froid me faisait l'effet d'une épée », se souvient-il [24]. Il en est à se taper la tête contre le mât tant la souffrance est insupportable, et ne peut même plus s'alimenter normalement. Le 4 février, le solitaire demande à Saint-Lys Radio de contacter son sponsor, à Paris. C'est un dimanche matin, mais il n'y a pas de jour pour les mauvaises nouvelles, que Bernardin articule difficilement, la bouche déformée par l'infection dentaire: il abandonne pour raison de santé, et fait route vers la Tasmanie et le plus proche dentiste.

Pour les autres, la course continue comme elle peut. Gautier a levé le pied: son mât menace de tomber. Il va même chuter des barres de flèche alors qu'il tente de réparer. Le Lorientais atterrit miraculeusement sur le pont, un peu sonné mais sain et sauf. Carpentier voit avec inquiétude ses pilotes automatiques flancher les uns après les autres. Follenfant poursuit son convoyage rapide, calé dans le sillage des premiers. Devant, Titouan Lamazou caracole en tête, talonné par Loïck Peyron et Jean-Luc Van den Heede. Après des heures d'efforts, le Béarnais réussit à réparer un axe de gouvernail qui prenait du jeu. Presque tous les jours, il doit bricoler. Mais motus sur le sujet. Pendant la descente de l'Atlantique, Coste l'a engueulé: « Arrête de dire tout ce qui t'arrive ! Tu entends Philou? Il te dit quelque chose, lui? Non! Alors tais-toi [25] ! » Principe de base de la course au large : toujours laisser penser aux adversaires que tout va très bien. Dans le genre, VDH est expert. De sa voix forte et enjouée, il envahit les ondes de sa bonne humeur permanente. Si on lui demande s'il a froid, il répond qu'il a «les pieds un peu mouillés ». A l'arrivée, le skipper de 36 *15* MET racontera les stalactites à l'intérieur de son bateau... Quand le PC lui signale qu'il a fait la meilleure moyenne des dernières vingt-quatre heures, le Breton accorde qu'il a « peut-être envoyé un peu de toile à ce moment-là ».

Vingt et un ans plus tôt, un bateau en acier naviguait dans les mêmes eaux sans le moindre souci. Son skipper, Bernard Moitessier, écrivait : « Je rêvasse, assis en tailleur devant la table à cartes (...). Je fais simplement ce qu'il faut, pour conduire *Joshua* le plus vite possible par le chemin le plus court et le plus sûr à la fois (...) [26]. » Pierre Follenfant n'a pas emporté *La* Longue Route de Bernard Moitessier, mais il suit son exemple. Privé d'une bonne partie de son safran, il ne peut pas hisser le spi et se contente donc de traverser le Grand Sud le plus sûrement possible avec son grand bateau blessé. Au programme: six à sept heures de lecture par jour, sept à huit heures de sommeil, et bien sûr la vacation radio pour discuter entre coureurs. Là, les marins parlent météo, mais aussi sport et bouquins. Le départ de Terlain a mis un terme à l'introduction musicale que dispensait quotidiennement le skipper du bateau jaune grâce à sa superbe chaîne hi-fi. Peyron se fait engueuler par Lamazou parce qu'il a aimé Vendredi *ou* les Limbes du Pacifique, de Michel Tournier, un auteur sulfureux aux yeux du

Béarnais. Gautier marque des points quand il évoque Belle du Seigneur d'Albert Cohen: «Je me suis dit: "tiens, il est moins branleur que je croyais" », se souvient Titouan [27].

Mais plus les concurrents s'enfoncent dans le Pacifique, plus la tension monte. Il fait très froid et ce n'est pas bon signe. Le leader avait averti dans un télex au PC course du 1er février: « Ça devient banal mais ça peut intéresser Loïck et VDH. (...) Echo radar de gros calibre à 6 milles nautiques. Si c'est un chalutier, il doit avoir un problème de machines: il bouge pas. Visi inférieure à 3 milles. Bon courage les gars, personne vous force à y aller [28]. » Iceberg. Le cauchemar du Grand Sud. Les solitaires ne jouent plus ils ont vraiment peur. « C'est le radar qui m'a sauvé: on est passés à un jet de glaçons (...). Tout simplement époustouflant, fascinant, terrorisant, en un mot, dingue [29] », rapporte Peyron. VDH ne va guère mieux. Il tente de marquer sur la carte les icebergs signalés par Titouan, mais tape quand même un growler [30] : « Je suis en survie plus qu'en course », dit-il au PC à Paris. Jeantot doit virer dans la panique, à 200 mètres d'un monstre de glace qu'il n'aperçoit qu'au dernier moment. Carpentier, lui, est à bout. Ses pilotes ne fonctionnent plus et il vit amarré à sa barre. Même ses brèves incursions pour récupérer de quoi manger ou boire sont des aventures: il doit revenir en catastrophe pour prendre le manche avant que le bateau ne sorte de la route violemment. La mer est énorme. Une vague l'emporte et seul son harnais de survie le maintient à bord. Le journaliste-skipper finit par tout affaler et met son bateau à la cape pour prendre un peu de repos.

Ces jours de début février sont terribles. Les solitaires souffrent. Les voiliers aussi. *TBS-Charente-Maritime*, pourtant plus au nord, met le mât dans l'eau. Crédit Agricole *IV* casse un câble de gouvernail, part en travers, prend une énorme vague et se redresse avec une grand-voile en miettes. Titouan n'est pas épargné mais il voit le bout du calvaire: le Horn approche. La délivrance. Il le franchit le 9 février, à 6 h 15, heure française.

Le lendemain, Bruno et Stéphane Peyron attendent leur frère à bord du *Kotick* d'Alain Caradec, un skipper spécialiste des mers australes. Quand ils se rencontrent, au large du cap Horn, Loïck leur transmet un sac étanche contenant des photos et des cassettes vidéo: la séance intégrale du redressement de Fleury *Michon X*. Un document exceptionnel, d'une

remarquable qualité. Plus d'un mois après le sauvetage de Peyron, toutes les télévisions diffusent cette incroyable opération d'assistance dans le Grand Sud. Les magazines, eux, publient les photos prises par le skipper de *Lada Poch II :* le pur exploit maritime de Peyron incarne désormais le mythe fondateur du Vendée Globe.

Le même jour, Jean-Yves Terlain touche terre au Cap. Finalement, il a préféré rejoindre le port le plus proche plutôt que s'attaquer à une traversée de l'océan Indien sous gréement de fortune. En rebroussant chemin, il a croisé Cacharel et Jean-François Coste. Les deux bateaux se sont frôlés : «J'ai croisé sur ma route un navire de la couleur de ces voitures des postes que nous avons là-bas au pays de France, écrit Coste par télex. (...) Chaleureuse présence de l'homme dans ce public à plumes. Il a accepté mes lettres-océan. Mystère d'une non-rencontre, c'est bien mieux comme ça. Le cirque Terlain continue son errance talentueuse [31]. »

En arrivant au Cap, le skipper d′ *UAP* envisage pourtant de reprendre la route de l'Australie: les remorqueurs sont bloqués au quai par un vent de 160 kilomètres/heure et personne ne veut saisir son amarre! Finalement, le monocoque cabossé rejoint le ponton. Les journalistes présents informent Terlain que Nelson Mandela, le leader du mouvement antiapartheid, sera libéré le lendemain, après vingt-sept ans de prison. Le jour suivant, le marin file jusqu'à la prison Victor-Verster, à Paarl. A 16 h 14, sous un soleil de plomb, il fait partie des spectateurs tenus à distance par les forces de l'ordre quand le président de l'ANC apparaît à la porte, avec sa femme Winnie. Habillé d'un costume marron clair, le futur Prix Nobel de la paix salue la foule, brandit son poing fermé en signe de victoire: Amandla! « On avait le sentiment d'assister à un moment historique, raconte aujourd'hui Jean-Yves Terlain. Le soir, il y a eu une baston à Capetown, sur la place où Mandela devait faire un discours. Les équipiers de Philou [32] prirent des balles de caoutchouc dans le cul [33] !» Parti autour du monde pour vivre des moments forts, le navigateur aura trouvé ce qu'il cherchait. Mais sur la terre ferme.

Pendant que Terlain plonge au cœur de l'actualité, Lamazou, VDH et Peyron écrivent leur histoire dans la remontée de l'Atlantique. La chasse est ouverte derrière Ecureuil *d'Aquitaine II.* VDH va vite, jouant un coup météo

pour remonter le Béarnais. Peyron, lui, ose un « bord du facteur » — une option très risquée, dans le jargon des régatiers — vers l'Afrique. Le jury lui a accordé quatorze heures trente de bonus pour le temps perdu pendant le sauvetage de Poupon, et il sait qu'il peut se contenter de « coller au train » de Lamazou pour finir la course une demi-journée après lui. « Mais cela ne m'intéressait pas de gagner dans ces conditions, assure-t-il aujourd'hui [34]. Pour l'emporter, il fallait que je termine devant Titouan. » Et, pour ça, il faut tenter sa chance : « Premièrement: si je ne fais que suivre bêtement le bouffeur de noisettes comme l'âne sa carotte, écrit-il au PC course dans un télex [35], je peux toujours me les tailler en pointe: cela ne changera rien. Deuxièmement, comme dit M. le curé: qui ne tente rien n'a rien. Troisièmement: seule la victoire est jolie, disait un buveur de mousseux d'origine polonaise amateur de rhum [36]. » Pour le public, ce match à trois est une aubaine. La presse française suit la bagarre navale comme un feuilleton, sans oublier les drames en queue de course.

Car si les trois premiers rigolent, si Philippe Jeantot n'a pas dit son dernier mot et cravache pour remonter le tiercé de tête, Patrice Carpentier, lui, frôle la déprime. Lors des vacations, sa voix se brise. Parfois, c'est en sanglots qu'il s'adresse aux journalistes présents à la péniche, à Paris. Voilà trois semaines qu'il navigue sans pilote automatique. Plus de vingt jours à enchaîner les journées dehors à la barre, affrontant le vent glacial et les paquets de mer à 2°, sans pouvoir se préparer à manger, ni manœuvrer, ni, bien sûr, dormir. Seule solution pour se reposer: tout affaler. Il fait si froid que Carpentier se pisse sur les bottes pour se réchauffer les pieds. Le 21 février, le skipper annonce au PC course: « J'ai déjà pris beaucoup trop de risques, je ne peux plus poursuivre. Je n'ai pas de plaisir, trop c'est trop. Je suis désolé. » Encore une semaine et il sera aux Malouines, pour réparer et récupérer.

Trois jours plus tard, Titouan Lamazou reçoit un télex de son préparateur qui commence ainsi : « Devis de poids inutiles: éolienne, 15 kg; hydrogénérateur, 15 kg; pilote aérien, 20 kg; panneaux solaires, 25 kg. » Dans sa remontée, le skipper d'Ecureuil d'Aquitaine *II* cherche à alléger son voilier. Son équipe va jusqu'à lui proposer de vider le réservoir de gasoil que des infiltrations d'eau de mer ont rendu inutilisable. Le solitaire répond

que « ce n'est peut-être pas la peine de polluer l'océan tout de suite[37] ». Mais il va jeter ce qu'il peut. Des bouts en surnombre, des voiles de rechange, les conserves, ses bouteilles de bordeaux et même... dix pilotes automatiques. « je sais que ça a choqué le grand public que je balance autant de matériel à l'eau, écrira plus tard Lamazou. Le plaisancier moyen qui se paie un bateau à crédit, qui a du mal à l'équiper, ne doit pas comprendre quand je balance dix pilotes automatiques qui valent chacun 30 000 francs [environ 4 500 euros, NDA] dans le commerce. Sur un budget de 13 millions de francs [environ 2 millions d'euros, NDA], c'est assez dérisoire mais surtout, l'enjeu est énorme. Il est énorme pour moi, mon équipe, pour mes sponsors, pour tous ceux qui ont cru en moi. Si je ne fais pas tout, si je ne balance pas tout à l'eau, c'est tout bêtement que je ne mérite pas de gagner cette course [38]. »

Plus au sud, alors qu'il se prépare à faire escale aux Malouines, précisément pour cause de pilotes défaillants, Carpentier ne commente pas l'allégement spectaculaire d'Ecureuil *d'Aquitaine II*. Mais il doit se souvenir des réponses de ses collègues coureurs quand, la veille du grand jour, sa femme Mimi a fait le tour des monocoques présents aux Sables-d'Olonne à la recherche de quelques pilotes en surplus. Sans en obtenir un seul. Le skipper sait bien que, avant le départ, Titouan ne pouvait imaginer qu'il n'aurait pas besoin de tant de matériel de rechange, que son refus était dicté par la sécurité et le bon sens. Mais quand même...

En Vendée, l'accueil du vainqueur se prépare. Le mercredi 14 mars, le classement semble à peu près acquis. VDH a renoncé à la victoire et se concentre sur le retour de Jeantot, qu'il doit contenir. Lamazou est en tête, talonné par Peyron, qui ne devrait pas pouvoir le remonter, sauf problème technique sur Ecureuil *d'Aqui*taine *II*. Le skipper béarnais se rend compte alors que le grand cirque va commencer. Terminée la tranquillité du large. Les télex n'arrêtent pas de tomber. On lui demande s'il accepte de participer à une émission de télévision, ce qu'il souhaite manger à son arrivée ou pourquoi il n'adhère pas au parti socialiste [39] ! Le marin tente de rester concentré sur la navigation, mais c'est de plus en plus difficile. Il annonce quand même une heure d'arrivée, le lendemain, entre 14 heures et 18 h 30. Des amis lui préparent une banderole pour son entrée dans le port. Ils y

inscrivent les derniers vers d'une chanson de 1955, Le Tour du Monde, de Jean-Claude Darnal : « Nous entrerons dans la ville, avec cet air tranquille des grands rois. »

Le lendemain, Jacques Chaban-Delmas, ancien Premier ministre et maire de Bordeaux, dont la ville sponsorise Titouan Lamazou, arrive aux Sables-d'Olonne pour assister au triomphe de son poulain. Il est accueilli par Louis Guédon, le maire, et Philippe de Villiers, président du conseil général. Tout est prêt pour recevoir le navigateur. Sauf le vent. Ecureuil *d'Aquitaine II* se traîne dans les calmes. Il faut faire patienter l'ancien Premier ministre: « Invitons-le au restaurant, dit Villiers. Il aime parler, cela durera un moment. » A 16 heures, les élus proposent à Chaban d'aller survoler Titouan en hélicoptère. Cela amuse l'ancien résistant, général de brigade à 29 ans. Mais le voilier reste introuvable. « Vous n'avez pas envie de connaître l'île d'Yeu?» demande Guédon. L'engin se dirige vers Port-Joinville, où tout le monde débarque pour une petite balade. Deux bistrots plus tard, Titouan n'est toujours pas annoncé sur la ligne d'arrivée. « On va dîner? » propose Philippe de Villiers. Ils vont dîner. A 22 heures, enfin, Ecureuil d'Aquitaine *II* est en vue. Les élus embarquent sur une vedette et le trouvent dans la nuit noire. Une meute d'embarcations l'entoure et les projecteurs de télévision éclairent son gréement qui brille comme une étoile. Le spectacle est saisissant. « Nous emporterons cette image dans notre tombe », lâche Chaban. « Monsieur le Président, on n'est pas pressés! » lui répond une voix.

Titouan s'est lavé et rasé. Depuis plusieurs heures, il sent la pression de l'arrivée monter. Les bateaux sont de plus en plus nombreux autour de lui, les hélicoptères cerclent au-dessus de son voilier. Philippe Poupon est là, aux commandes d'un gros pneumatique chargé de copains. Sur une autre embarcation, Lamazou reconnaît Jean-Yves Terlain. Il y a aussi José, son frère, Fred, son préparateur, et Thierry Eluère, le constructeur d'Ecureuil *d'Aquitaine II*. A zéro heure passée de 4 minutes et 50 secondes, vendredi 16 mars 1990, le brouhaha est tel que Titouan n'entend même pas le coup de canon de la victoire. Le canot pneumatique de son frère se met à couple. « Salut, dit José. — Salut vieux », lance Eluère. Rien de plus. Eux savent que c'est assez. « Il y a aussi une histoire de dignité, écrira Lamazou. Est-ce que vous avez déjà vu Tabarly se rouler par terre [40] ? »

Mais le voilier doit rester en mer, la marée ne permet pas d'entrer dans le chenal! Titouan est débarqué sur une vedette. On tape sur son épaule : Zoé, sa fille, est là. Un type qu'il ne reconnaît pas lui lâche: « T'as vu, hein, on avait raison. » C'est le patron du Corail, le chalutier qui l'avait remorqué pour rejoindre la ligne de départ. Celui qui lui avait prédit, 109 jours plus tôt: « Premier sorti, premier arrivé... »

Malgré l'heure tardive, la foule est là. Compacte, enthousiaste. Le vainqueur a beau se tenir à bord d'une vedette à moteur, elle ne s'en étonne qu'à peine et applaudit à tout rompre celui qui apporte le rêve. Sur le podium, le skipper fait sauter le bouchon du jéroboam de champagne avant de filer à la conférence de presse où cameramen et photographes jouent des coudes pour avoir les meilleures places. «Je partais chercher la reconnaissance, je reviens avec la gloire [41] », dira plus tard Titouan Lamazou.

En mer, Loïck Peyron s'est fait une raison: il est deuxième. Après un bref coup de cafard, son naturel reprend le dessus: « Il est temps de débarquer, et retrouver la terre et ses plaisirs faciles. Roger Lanzac et sa "Piste aux étoiles", Roger Gicquel et sa joie de vivre... Ah bon, ils sont plus là? Ça fait longtemps qu'on est parti vous savez! Retrouver la terre et la poésie des villes: "Hé! Nénesse! Tu la pousses ta bagnole ou faut que j' t'aide" ? Retrouver la terre et avoir envie d'être en mer [42]... » Le lendemain, P'tit Loch le grand communicateur traîne un peu pour éviter d'arriver en pleine nuit. Dans la soirée, à la hauteur de l'île d'Yeu, une vedette s'approche. A bord, des copains de La Baule, dont certains ont le mal de mer. Ils viennent à toucher et lui demandent: « T'as pas à manger? » Partis un peu sans réfléchir, ils sont morts de froid et de faim. Peyron leur lance des cirés et de la nourriture. Le monde à l'envers! Le petit jour pointe et *Lada Poch II* peut franchir la ligne. Encore une fois, des dizaines de bateaux accompagnent le solitaire dans les derniers milles. Philippe Poupon, venu accueillir son sauveteur des mers du Sud, est encore là, à bord de son puissant semi-rigide.

A peine la ligne franchie, un grand tube en carton et une bouteille de Coca atterrissent dans le cockpit. La dernière, trop remuée, explose à moitié au visage de Peyron, le premier lui arrache un cri de joie: une grande photo de sa fille, Marie Kerguelen, qu'il n'a pas encore vue. Il brandit le poster à la

foule qui l'acclame. Arrivé au ponton, alors que son équipe amarre *Lada Poch II,* le pneumatique de Philippe Poupon, à nouveau présent, vient taper l'arrière du monocoque. Le boudin est crevé, et l'embarcation s'enfonce un peu dans l'eau. Le Baulois ne peut s'empêcher d'interpeller le Bigouden : « Eh ben mon Philou, t'as encore besoin d'un coup de main [43] ? » La suite est un remake de l'arrivée de Titouan : les gendarmes qui aident le skipper à fendre la foule jusqu'au podium, le champagne, la conférence de presse... Dans la grande salle du casino, et alors que Peyron répond aux journalistes, un bébé se met à pleurer. Le navigateur s'interrompt immédiatement: C'est le mien? C'est ma fille? » Marie Kerguelen attend son père à quelques rues seulement, dans l'appartement d'un ami. Mon père, ce héros...

Ces arrivées triomphales, Jean-Luc Van den Heede les suit à la radio. Ses proches le préviennent que, pour lui aussi, « il y aura du monde ». Une notion très subjective. Le skipper fait le compte des copains, des journalistes et des badauds et se dit qu'il trouvera bien cinq cents personnes. Mais, quelques heures avant la ligne, *36 15* MET a lui aussi le droit à une escorte navale de plusieurs dizaines d'embarcations. Dimanche 18 mars, à 16 h 30, VDH franchit la ligne d'arrivée et attaque, sous voile, la remontée du chenal. De loin, il ne voit personne sur la jetée. Juste un trait noir ininterrompu. Une foule si compacte qu'il n'en croit pas ses yeux. Le colosse est au bord des larmes. A droite, à gauche, ça crie: « VDH ! VDH! VDH ! Aux fenêtres des immeubles, grimpés sur les lampadaires ou debout sur les talus, il aperçoit des spectateurs qui le saluent. Sous les applaudissements, il rejoint le ponton où, là encore, des milliers de personnes attendent le géant barbu. Il y a encore plus de monde que pour Lamazou ou Peyron! Comme si le prof de maths courant avec ses économies avait touché les gens au cœur. L'éternel David contre Goliath. « Plus tard, des anonymes me diront: "Cela a été la plus belle journée de notre année", raconte-t-il aujourd'hui. Moi, c'est mon meilleur souvenir du Vendée Globe Challenge [44]. »

Pourtant, il manque deux personnes à l'appel. Titouan Lamazou et Loïck Peyron ne sont pas là. Ils s'apprêtent, à Paris, à descendre les Champs-Elysées! A peine arrivé au ponton, l'organisation propose à VDH de sauter dans un avion et de les rejoindre dans la capitale. Il refuse: « Je n'avais rien

à y faire, dit-il aujourd'hui. J'avais envie d'arriver, et pas du tout d'aller à Paris. En plus, tous mes copains et ma famille étaient venus aux Sables-d'Olonne [45] ! » Les deux premiers de la course vont donc, sans lui, bloquer l'un des côtés de la plus belle avenue du monde: « Tabarly l'a fait après sa victoire dans la transat anglaise, avait concédé Lamazou dans une interview, quelques jours avant son arrivée, il n'en est pas mort. Il n'a pas baissé dans l'estime de ses amis parce qu'il a fait le pingouin [46]. » Assis dans une Cadillac Deville décapotable, les deux navigateurs s'amusent du spectacle qu'ils offrent: autour d'eux, une centaine de cameramen, photographes et badauds, puis une armée de voitures roulant au pas en se demandant bien ce qui peut ralentir ainsi la circulation. Certains reconnaissent les marins et klaxonnent. Le convoi s'arrête finalement au croisement de l'avenue Montaigne.

L'étape suivante aurait dû être l'Hôtel de Ville où le maire, Jacques Chirac, avait invité les héros du Vendée Globe Challenge. Mais tout a été annulé à la suite d'un article de *Libération* où Lamazou commentait l'invitation par un ironique: « Pourquoi pas une visite au congrès du RPR [47] ? » Pour le public, Lamazou l'homme de gauche refuse d'aller voir Chirac. La réalité est plus complexe : le skipper d'Ecureuil *d'Aquitaine II* se sent redevable à Jacques Chaban-Delmas. Il considère ne pas pouvoir rendre visite à l'homme qui a trahi son mentor en 1974 [48] avant d'être reçu à la mairie de Bordeaux, qui l'a soutenu financièrement. Une fois à terre, il évoque son dilemme avec l'ancien résistant. Sensible à l'attention du marin, Chaban lui conseille quand même d'accepter l'invitation parisienne: « Etre reçu par le maire de la capitale de la France, c'est un honneur. Cela ne se refuse pas. » Trop tard. Le cabinet de Chirac annonce l'annulation, alors que le sponsor de Lamazou a déjà lancé ses invitations à la réception. Titouan appelle un de ses copains pour voir si on peut trouver une solution: une réception aura bien lieu, mais... à Matignon. Le copain du Béarnais est conseiller chez Michel Rocard. La confusion politique ne s'arrange pas.

Le quatrième à rejoindre Les Sables-d'Olonne s'appelle Philippe Jeantot. Avant son arrivée, Louis Guédon prend des précautions: des voitures parcourent la ville annonçant le retour de l'enfant du pays. L'accueil est, une nouvelle fois, triomphal. Le coureur, touché par la liesse, se dit toutefois

déçu par son résultat. L'organisateur, lui, peut s'estimer satisfait: sa course est une totale réussite, sportive et médiatique. Le lendemain, il file sur Paris avec sa Mercedes pour rejoindre le PC course. Il débarque à la péniche vers 15 heures, félicite tout le monde et demande où sont les dossiers. Le fondateur du Vendée Globe Challenge vide ensuite les armoires et annonce que tout le monde peut partir. Il n'y a plus de boulot. Il garde le directeur de course, Denis Horeau, et Eric Coquerel jusqu'à l'arrivée du dernier concurrent, et met fin au contrat de tous les autres.

Aux Sables-d'Olonne, les concurrents ne sont pourtant pas tous arrivés. Follenfant, Alain Gautier puis Jean-François Coste seront classés. Mais le public sablais accueillera avec le même enthousiasme Guy Bernardin, Mike Plant et Patrice Carpentier, qui rentrent au bercail hors course. Tous, ou presque, auront droit à l'armada de bateaux sur la ligne, à la haie d'honneur de la remontée du chenal, aux applaudissements nourris et au champagne. Souvent, plusieurs concurrents les attendront au ponton, comme si les treize du départ ne pouvaient pas vraiment se séparer.

L'arrivée de Jean-François Coste, le 8 mai 1990, marque la fin officielle du Vendée Globe Challenge. Dernier classé, il ferme aussi la marche des héros. C'est bien le terme qu'il faut employer pour évoquer ce premier tour du monde en solitaire sans escale. Treize au départ, dix à l'arrivée dont sept classés. Des marins qui se sont sortis, tout seuls ou en s'entraidant, des pires situations. Au fil des mois, les messages envoyés à terre trahissaient l'importance de la durée de la course: on ne passe pas trois ou quatre mois seul en mer sans réfléchir sur soi. Qui, avant le départ, pouvait imaginer qu'Alain Gautier, le fan d'Ayrton Senna, dirait à son retour: « J'ai la crainte de devoir à nouveau paraître et subir sans réagir les différentes atteintes aux libertés que comporte la vie [49] » ?

Le Vendée Globe Challenge est plus qu'une course: c'est une révolution. Les bateaux effectuent un tour de la terre. Les skippers, confrontés à leurs peurs et leurs limites, font le tour d'eux-mêmes. Et le public l'a très bien compris. Qu'on ne s'y trompe pas: les Français apprécient la voile, mais ils n'ont pas de passion particulière pour la régate. Ce qu'ils adorent par-dessus tout, c'est l'aventure humaine. L'exploit. Avec le tour du monde en solitaire sans escale, Philippe Jeantot leur a offert une trinité ultime: un homme, un bateau, les océans [50]. Simple et effrayant. Les navigateurs qui s'élancent

donc des Sables-d'Olonne sont bien plus que des marins: aux yeux de l'opinion, ils incarnent une part de folie et d'absolu. Qu'ils se classent premier, dernier ou qu'ils terminent hors course n'a pas d'importance. Ils en sont revenus, après avoir fait partager leurs espoirs, leurs angoisses et leurs peurs. Quand le dixième de la Route du Rhum s'amarre au ponton, il n'y trouve que sa famille et ses amis; quand le dernier du Vendée Globe touche les Sables-d'Olonne, la foule est là comme au premier jour. Les autres éditions du Vendée Globe confirmeront la singularité du rapport très affectif entre cette course et le public. Fait unique dans le monde du sport, le Vendée Globe va incarner une épreuve paradoxale où le résultat ne compte pas. Tous vainqueurs! Tous des héros!

Quelques semaines après le retour de Costo, les treize marins se retrouvent à nouveau. Bertie Reed et Mike Plant sont venus spécialement d'Afrique du Sud et des Etats-Unis. Peyron a sorti sa cravate, Lamazou troqué son blouson de cuir pour une veste bleue, mais gardé ses chaussures de sport, Poupon est en chemise. La scène se passe à Paris, dans un grand salon du palais de l'Elysée, où les treize hommes, accompagnés de Denis Horeau et d'Anne Massot, l'attachée de presse de Philou, sont arrivés sur le coup des 9 heures du matin. Les skippers se tiennent bien en rang quand leur hôte est annoncé « Préparez-vous, le président va arriver. »

François Mitterrand n'est pas un homme de la mer, mais il a saisi la dimension presque transcendantale de cette course. Et, quand Denis Horeau, par l'intermédiaire de son chef de cabinet, lui a proposé de recevoir les héros des mers du Sud, il a accepté avec intérêt. Alors, sous les ors de la République, le chef de l'Etat discute avec les uns et les autres. A la surprise des coureurs, il a très bien suivi la course. Et connaît chacun des solitaires. Jean-Yves Terlain, qui a des problèmes avec le fisc pour une histoire de TVA, le saisit de son affaire. Mitterrand écoute et demande à un conseiller de suivre le dossier. Puis, tout le monde se réunit sur le perron pour la photo souvenir, devant le jardin du palais. Terlain reparle de sa TVA. Peyron plaisante. VDH est très impressionné. Gautier, lui, ne sait pas quoi dire. Alors il demande : « Le jardin est immense, cela ne doit pas être facile à tondre ? » A côté de lui, Lamazou se marre : « T'es vraiment un branleur! »

1 *Libération,* édition spéciale, mai 1990.

2 *Ibid.*

3 *Au bout de mes rêves,* op. cit., p. 47.

4 Entretien avec les auteurs, le 14/02/2004.

5 Caricature de Georges Marchais, le secrétaire général du parti communiste de l'époque.

6 Entretien avec les auteurs, le 26/02/2004.

7 *Demain, je serai tous morts*, op. cit., p. 76.

8 *Ibid.*, p. 78.

9 Entretien avec les auteurs, le 21/02/2004.

10 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

11 Le second et plus petit des deux mâts d'un ketch.

12 Entretien avec les auteurs, le 23/03/2004.

13 Bande Latérale Unique : appareil de communication radio longues distances par ondes courtes

14 Course *au* large, Loïck Peyron, Arthaud, 1993, p. 187.

15 Entretien avec les auteurs, le 26/02/2004.

16 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

17 Entretien avec les auteurs, le 30/03/2004.

18 Le gréement de goélette comporte en général deux mâts, dont le plus grand se trouve à l'arrière, à la différence du ketch.

19 Libération, 13/01/1990.

20 Les hautes latitudes de l'hémisphère Sud sont habituellement surnommées les quarantièmes rugissants (entre 40 et 49 degrés Sud), les cinquantièmes hurlants (entre 50 et 59 degrés Sud) et les soixantièmes... aphones.

21 *Ibid.*

22 Petit tour du monde illustré, Loïck Peyron, Denoël, 1990, p. 112.

23 Entretien avec les auteurs, le 17/02/2004.

24 Entretien avec les auteurs, le 17/02/2004.

25 Entretien de Titouan Lamazou avec les auteurs, le 16/02/2004.

26 *La* Longue Route, op. cit., 1971, p. 147.

27 Entretien avec les auteurs, le 16/02/2004.

28 Solitaires *autour* du monde, Frédéric Augendre, Solar, 1990, p. 59.

29 *Ibid.*, p. 59.

30 Morceau de glace détaché d'un iceberg, flottant à la surface de la mer.

31 *Libération,* 27/01/1990.

32 Encore en Afrique du Sud pour préparer le retour de *Fleury Michon X* par cargo.

33 Entretien avec les auteurs, le 30/03/2004.

34 Entretien avec les auteurs, le 21/02/2004.

35 Solitaires *autour* du monde, op. cit., p. 73.

36 Allusion à Michel Malinowski, deuxième de la Route du Rhum en 1978 et auteur de Seule la victoire est jolie, Emom/Neptune, 1979.

37 *Demain, je serai tous morts, op. cit*., p. 169.

38 *Ibid.*

39 A cette question, posée par Libération pour un article sur la préparation du prochain congrès du parti socialiste, Lamazou fit la réponse suivante: « Je navigue en solitaire. »

40 Demain je serai tous morts, op. cit., p. 205.

41 *Ibid.*, p. 211.

42 Petit tour du monde illustré, op. *cit.*, p. 168.

43 Entretien avec les auteurs, le 21/02/2004.

44 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

45 *Ibid.*

46 Libération, 16/03/1990.

47 *Ibid.*

48 Jacques Chirac, pourtant du même parti que le candidat à la présidentielle Chaban-Delmas, avait appelé à voter Giscard d'Estaing.

49 *Demain, je serai tous morts,* op. cit., p. 219.

50 Selon la légendaire formule de Blondie Hasler, créateur, en 1960, de l'Ostar, la première transat en solitaire : *One man, one boat, the ocean.*

Chapitre 6

MAUDIT MILLÉSIME

Qui se souvient vraiment de la deuxième édition du Vendée Globe [1] ? Entrée désormais dans la légende, l'originale conserve forcément la magie des premières. Le troisième opus va marquer les esprits par l'enchaînement des tragédies. Le quatrième acte, indécis jusqu'au bout, est aussi le plus frais. Mais le deuxième? A la loterie des coups d'éclat médiatiques, la course de 1992-1993 a tiré le mauvais numéro.

Après tout, quoi de plus normal ? Edition de transition, le deuxième épisode de la saga du Vendée Globe semble aussi être celui — toutes proportions gardées ! — du début de la banalisation... Les treize partis voir si la terre est bien ronde, un dimanche de novembre 1989, s'ils n'ont pas tous terminé, sont revenus sains et saufs. Ce que cinq marins avaient réussi en vingt ans [2], faire le tour du monde seul et sans escale, ils sont sept d'un coup à l'avoir effectué en l'espace de quelques mois. C'est le paradoxe des aventuriers: avec eux, les territoires vierges se font de plus en plus rares. Et leurs exploits, quand ils se répètent, risquent de confiner à la routine. Sur la ligne de départ, le 22 novembre 1992, ils sont quatorze, soit seulement un candidat de plus qu'en 1989. Mais quatre d'entre eux s'y collent pour la seconde fois. Quoi? On ferait la «course du siècle» deux fois dans sa vie? Demandez à Hollywood: rien de plus dur, ou presque, que de bisser le succès avec une suite...

L'Histoire est cependant profondément injuste avec ce millésime du Vendée Globe. A bien des égards, il endosse la cote mal taillée de l'édition maudite. La preuve: sa gestation se fait dans la polémique et les tensions. Son introduction, ensuite, a toutes les apparences d'un jeu de massacre — six retours au port, deux disparitions la première semaine. Décapité d'entrée, le deuxième Vendée Globe se déroule enfin sans véritable suspense — le vainqueur prend la tête aux Canaries et ne la lâche plus jusqu'à l'arrivée.

Et pourtant ce tour du monde-là est riche de bien des enseignements. Avec lui, le Vendée Globe s'offre une nouvelle dimension. Rendons-lui donc justice.

Flash-back. Le premier Vendée Globe n'est pas encore bouclé qu'on se préoccupe déjà du prochain. Avant même le départ, l'épreuve est prévue pour se dérouler tous les quatre ans. C'est en tout cas ce qu'annonce le dossier de presse de Crédit Agricole *IV,* le bateau du concurrent-organisateur, Philippe Jeantot.. Tous les quatre ans, comme les Jeux olympiques ou la Coupe du Monde de football, avancent les partisans, les yeux brillants de la comparaison; comme n'importe quelle course à la voile — transat anglaise, Route du Rhum, Whitbread... -, soulignent les contempteurs.

Chez ces derniers, on déroule une argumentation qui tient la route: le Vendée Globe n'est pas une course comme les autres. C'est une épreuve ultime, le sommet d'une carrière. Après un tour du monde en solitaire et sans escale, on se retire, on prend sa retraite. Au sommet, en seigneur. Bref, un Vendée Globe est l'affaire d'une génération de marins. Alors, pour bien faire, il doit se faire rare. Denis Horeau, le directeur de course, partage cet avis. « Nous souhaitions que le Vendée Globe reste une course hors du commun, raconte-t-il aujourd'hui. Un rythme quadriennal risquait de le banaliser, alors nous avions pensé à des courses intermédiaires vers l'étranger, au départ de la Vendée, pour internationaliser la flotte, avec une sorte de " Master " autour du monde tous les six ou sept ans, pour confronter les meilleurs [3]. »

L'ancien équipier de Crédit Agricole *II* couche ses propositions sur le papier et les transmet à Louis Guédon et Philippe de Villiers, au début de mars 1990, une dizaine de jours avant que Philippe Jeantot n'en finisse avec son troisième tour du monde. Au cours d'un voyage en hélicoptère vers Paris, il a même l'occasion de plaider sa cause auprès du président du conseil général de Vendée. « C'est intéressant, mais je ne ferai rien sans Jeantot », répond, en substance, Villiers. Fidèle en amitié, le vicomte...

Horeau comprend rapidement que sa « vision » n'a pas d'avenir auprès du principal bailleur de fonds. Selon lui, il prévient Jeantot de ses agissements à l'arrivée de ce dernier: « Sans doute pense-t-il que j'ai outrepassé mes

droits. Mais il ne fait aucun commentaire [4].» La version de Jeantot est différente: « C'est Philippe de Villiers qui m'a prévenu, pas Denis Horeau [5] ! assure-t-il quatorze ans plus tard. Evidemment, l'ex-directeur de course n'est pas reconduit dans ses fonctions. « Ne me parle pas de ce con-là [6] ! » aurait tranché, selon Villiers, Philippe Jeantot à l'évocation des projets de son ancien équipier. Définitivement marqué par l'expérience, Denis Horeau crée, en compagnie d'Eric Coquerel et d'une partie des membres de l'équipe d'organisation[7], Seven Seas, une entreprise spécialisée dans la communication des courses à la voile. L'un de leurs premiers clients est une cliente: Isabelle Autissier.

Frustré par une quatrième place qu'il considère indigne de son standing, Philippe Jeantot a soif de revanche. Le marin, non sans panache, a décidé, encore en mer, de remettre une nouvelle fois son titre en jeu lors du troisième Boc Challenge, dont le départ est prévu le 15 septembre 1990... six mois après l'arrivée du Vendée Globe! Et, une nouvelle fois encore, le Crédit Agricole va suivre son skipper fétiche. Quelques minutes après avoir franchi la ligne, le 20 mars, Jeantot s'entretient avec Philippe Jaffré, directeur général du Crédit Agricole [8].

« Alors, je parie que tu n'en as pas assez et que tu veux faire le prochain Boc?, s'amuse l'inspecteur des finances.

— Euh...! Eh bien oui, comment l'avez-vous deviné?

— Bon eh bien c'est d'accord, le Crédit Agricole t'aide à relever ce nouveau défi [9] ! »

Le double vainqueur du Boc a tout juste embrassé sa femme enceinte, qu'il annonce pendant la conférence de presse qu'il repart pour un quatrième tour du monde.

Mais Philippe Jeantot ne saluera pas une troisième fois en vainqueur Newport et la baie de Narragansett. Loin devant, à l'issue d'une bagarre homérique, une nouvelle génération prend les commandes: Christophe Auguin bat sur le fil Alain Gautier, reléguant Philippe Jeantot à la troisième place, avec une semaine de retard. Au début du mois de juin 1991, un voilier aux couleurs du Crédit Agricole pénètre une dernière fois dans le chenal des Sables-d'Olonne. Les habitants de la ville font, comme toujours,

un triomphe à son skipper. A 39 ans, l'ex-plongeur de la Comex prend sa retraite de la course au large.

En dix années, la vie de Philippe Jeantot a bien changé. Le baroudeur a bourlingué, mais il s'est, finalement, assagi. A l'arrivée de son deuxième Boc, en 1987, une jolie blonde s'était blottie dans ses bras, devant les photographes : Corinne Burgaud, Vendéenne de Challans, la future Mme Jeantot. Le mariage est discret, mais l'enterrement de vie de garçon du futur marié — la trentaine de bistrots de la Chaume [10] visités à la suite - marque les participants. Un premier enfant, Julie, naît à l'arrivée du Vendée Globe; un second, Jimmy, ne va pas tarder à rejoindre l'équipage. Pour eux, le nouveau père de famille a prévu un tour du monde, mais en croisière, cette fois. Une nouvelle circumnavigation, qui devrait prendre une bonne dizaine d'années. Alors, dans son esprit, Jeantot raccroche. Mieux, il décroche. Et puis Jeantot Marine, son chantier nautique devenu numéro un européen du catamaran de croisière, devrait lui permettre d'entretenir ses chères têtes blondes sans difficultés.

Voilà pourquoi le bonhomme n'est pas très chaud quand ses amis vendéens lui demandent d'organiser lui-même un deuxième Vendée Globe. « A cette époque, Philippe ne parle que de son chantier, de ses catamarans, du Salon nautique, se souvient Villiers. Il veut être chef d'entreprise. Pour lui, une nouvelle vie commence [11]. Mais, lors d'une réunion au conseil général, Philippe de Villiers, Louis Guédon, et Jacques Ruchaud, l'adjoint chargé du nautisme à la mairie des Sables-d'Olonne, savent se montrer persuasifs. Les retombées de la première édition ont été colossales, et les élus locaux ne veulent pas voir la poule aux œufs d'or leur échapper. « Ce second Vendée Globe, tout le monde y pensait, sauf moi. J'avais organisé le premier parce que je voulais y participer, mais ensuite, après le Boc 1991-1992, j'avais prévu de partir avec ma femme et mes enfants. Finalement, je me suis dit que l'organisation du Vendée Globe pouvait cadrer avec mon projet et que c'était un job passionnant et un bon moyen de gagner de l'argent [12]. » Jeantot se résigne à poser quelque temps encore son sac à terre, mais c'est pour mieux repartir plus tard.

Dès le printemps 1990, les Vendéens font savoir que le prochain tour du monde en solitaire et sans escale partira des Sables-d'Olonne en... novembre

1992. A peine plus de deux ans après l'arrivée du dernier concurrent ! Explication officielle : pour pouvoir s'intercaler avec le Boc — qui a lieu, lui aussi, tous les quatre ans depuis 1982 — et entrer dans un championnat mondial des tours de la planète, le Vendée Globe doit se dérouler au moins deux ans avant la prochaine épreuve américaine, prévue en 1994. Autre argument, la proximité de la Whitbread —l'équivalent du Boc, mais en équipage— qui, depuis 1973, part d'Angleterre tous les quatre ans aussi, au mois de septembre, soit deux mois avant le départ d'un Vendée Globe quadriennal.

Mais, à mots couverts, les financeurs de la course, trop heureux du retour sur investissement, laissent entendre qu'ils ont surtout peur de se faire subtiliser leur belle opération. La décision passe mal. Dans un éditorial virulent daté de juillet 1990, Daniel Allisy, rédacteur en chef de *Voiles et voiliers*[13], se fait le porte-parole de la « tendance Horeau » : « Assez ! Messieurs les Vendéens, vous êtes en train de tuer le rêve (...). Le Vendée Globe Challenge était la course d'une génération. Par votre précipitation, vous allez l'élever au rang de régate ordinaire (...). Deux ans. C'est juste assez pour que de jeunes coureurs puissent réarmer de " vieux " bateaux de 1989. Ce n'est pas suffisant pour trouver un financement, construire et surtout préparer un nouveau voilier. *A fortiori* pour des étrangers. Le Vendée Globe Challenge commençait à faire parler de lui en dehors de l'Hexagone, vous le confirmez dans le rôle de course franco-française (...). Peine perdue : les « pragmatiques ont définitivement pris le dessus sur les « romantiques »; rendez-vous est donné le 22 novembre 1992 aux Sables-d'Olonne.

Le jour J, quatorze concurrents larguent les amarres de Port-Olona. Parmi eux, quatre récidivistes. Et non des moindres : Loïck Peyron, Jean-Luc Van den Heede, Philippe Poupon et Alain Gautier. Depuis ses exploits du premier Vendée Globe, Peyron a vu sa notoriété exploser. Et son sponsor, Lada Poch, le lâcher à son corps défendant : le constructeur russe a arrêté de travailler avec Jean-Jacques Poch qui distribuait ses voitures en France. Après plusieurs mois sans naviguer, Peyron a fini par prendre le relais, dans des conditions difficiles, de son « maître Jedi [14] » — ainsi qu'il qualifie

Mike Birch, le légendaire vainqueur de la première Route du Rhum, en 1978 — à la barre des *Fujicolor.* Et « P'tit Loch » vient juste de gagner la transat anglaise en trimaran. Pour ce deuxième tour du monde, il part sur *Fujicolor III,* un ketch mis tardivement à l'eau en septembre et baptisé par la scoumoune : lors d'une sortie d'entraînement dans la baie de Pornichet, dans les semaines qui précèdent le départ, un hélicoptère sectionne un hauban du bateau avant de se crasher quelques mètres plus loin. Le skipper et son équipier sont sains et saufs ; deux journalistes [15] trouvent la mort dans l'accident.

VDH, lui, se prépare depuis deux ans. « J'ai su que je repartais tout de suite. D'ailleurs, j'avais rencontré mon sponsor lors des vacations radio du premier Vendée Globe [16]! » *Sofap-Helvim,* du nom du promoteur immobilier qui finance VDH, reprend le concept de *36 15 MET* : un ketch étroit, dépouillé et léger, mais en composite et doté de mâts en carbone. L'ex-prof de maths part pour gagner, et cette fois on le prend beaucoup plus au sérieux.

Philippe Poupon, héros malheureux du précédent Vendée Globe, engage le même bateau qui était resté couché sur le flanc, *Fleury Michon X,* revu de fond en comble et allégé de 3 tonnes. Depuis quelque temps, le mauvais œil semble s'acharner sur le double vainqueur de la transat anglaise et de la Route du Rhum : *Fleury Michon XI,* son dernier trimaran, a démâté et cassé son étrave quelques mois plus tôt, lors d'essais à La Rochelle, avant de briser sa dérive entre Plymouth et Newport, lors de l'Ostar...

Alain Gautier, enfin, a pris une nouvelle dimension. Le « jeune branleur qui agaçait tant Titouan Lamazou, lors du précédent Vendée Globe, a mûri. Devenu père de famille, le marin lorientais a aussi un deuxième tour du monde dans les jambes, un Boc Challenge à rebondissements où il a vu la victoire s'envoler dans la dernière étape. Pour son troisième tour du monde en trente-six mois (!), le trentenaire n'a pas changé son fusil d'épaule : Bagages Superior, son nouveau sponsor, lui a offert un ketch dessiné par Finot et Conq, les mêmes architectes que pour *Generali Concorde,* toujours aussi large et puissant, qui impressionne beaucoup les observateurs.

A côté de ces quatre cadors, favoris désignés, dix autres coureurs sont candidats à leur baptême d'écume autour des trois caps. La moitié ont misé sur des bateaux qui connaissent déjà la route. C'est le cas de Bertrand de

Broc (33 ans), un spécialiste du Figaro, sur *Groupe LG*, l'ex-*Ecureuil d'Aquitaine II*, racheté à Titouan Lamazou, et de Nigel Burgess (49 ans), un broker de yachts de luxe, ancien de la Royal Navy, à bord de l'ex-*TBS-Charente-Maritime*, mais aussi de Bernard Gallay (32 ans), un rugbyman professionnel venu de la Coupe de l'America, qui mène l'ancien *36 15 MET* de VDH, rebaptisé *Vuarnet Watches*, ainsi que de José Luis de Ugarte (64 ans), le doyen espagnol de la course, qui lance l'ex-*Generali Concorde* devenu *Euskadi Europa* 93 dans un second tour du monde. De son côté, Yves Parlier (33 ans), vainqueur de la Mini-Transat en 1985, du Figaro en 1991 et de la transat anglaise de 1992, engage *Cacolac d'Aquitaine*, le bateau vainqueur du dernier Boc Challenge, avec Christophe Auguin, sous le nom du *Groupe Sceta*. Enfin, le Gallois Allan Wyne-Thomas (50 ans), chef d'entreprise et marin expérimenté, a acheté l'ancien *Thursday's Child*, précurseur des 60 pieds, inscrit sous le nom de *Cardiff Discovery.*

D'autres ont préféré construire des bateaux neufs, comme Thierry Arnaud (32 ans), ancien de la Mini-Transat et patron de la filiale française d'un groupe américain, qui s'est offert *Le Monde informatique-Maître Coq*, un sistership[17] du premier bateau de VDH. Nandor Fa (39 ans), un incroyable Hongrois, dernier du Boc Challenge avec son *K & H Bank-Matav* qu'il a lui-même construit, fait aussi partie de cette catégorie. Jean-Yves Hasselin (35 ans), un convoyeur professionnel, a choisi un bateau en aluminium déjà prêt pour le précédent Vendée Globe, *PRB Solo Nantes*, tandis que Vittorio Malingri (30 ans), jeune architecte naval italien, court sur *Everlast-Neil Pryde*, un bateau de sa conception.

Un autre petit nouveau étrenne ses fonctions : Philippe Jeantot. Le quadra reste — enfin ! — à terre et enfile l'uniforme de directeur de course à plein temps. Et ça commence plutôt mal... Dans les jours qui précèdent le départ, les réunions se multiplient entre les coureurs et avec l'organisation. Premier point de friction : les primes de course. Alain Gautier, fort de son statut d'ancien et de double circumnavigateur, s'interroge à voix haute, en pleine conférence de presse, sur la faiblesse des prix offerts aux marins. Et demande comment est réparti le budget [18] de 6,6 millions de francs (environ 1 million d'euros). « C'était choquant, se remémore-t-il aujourd'hui. Le vainqueur du Vendée Globe touchait autant qu'un joueur de tennis éliminé

en seizième de finale à l'Open de Bercy [19] ! » Furax, Philippe de Villiers prend la parole : « Quand on a la chance d'avoir un organisateur de la trempe de Philippe Jeantot qui demande peu d'argent à la collectivité, on montre de la gratitude [20] ! » Sous la pression, Philippe Jeantot dévoile, le lendemain, les comptes de la course. Gautier souhaite qu'au moins le montant des inscriptions soit reversé aux coureurs sous forme de prime. Il ne sera pas entendu.

Quant aux informations météo transmises par l'organisation, elles ne font pas non plus l'unanimité. Et Alain Gautier, toujours lui, se charge de le faire savoir. L'une des grandes nouveautés de ce Vendée Globe est l'interdiction du routage, plus conforme à l'esprit de la course : un homme, un bateau, l'océan. En contrepartie, Philippe Jeantot doit fournir des champs de vent aux concurrents. Mais il ne peut garantir qu'il y parviendra durant toute la course, notamment dans le Grand Sud, où France Télécom, partenaire de l'événement, doit passer par le relais d'un émetteur australien. Là encore, seul à monter au créneau, Alain Gautier n'obtiendra rien. Dans le Pacifique, il sera effectivement privé d'informations météo jusqu'à quelques jours avant le cap Horn.

L'autre nouveauté du règlement, c'est l'instauration d'une limite australe. Lors du dernier Boc, Alain Gautier était descendu jusqu'à 65° 21' Sud, à frôler l'Antarctique ! Le Sud-Africain John Martin avait coulé après avoir heurté un growler et n'avait dû son salut qu'à la présence de son compatriote Bertie Reed. Christophe Auguin, futur vainqueur de l'épreuve, avait eu ce bon mot : « Bientôt, des coureurs traverseront la banquise avec le bateau sur le dos pour couper au plus court! » Trois points [21] que les concurrents doivent laisser à tribord ont donc été instaurés pour limiter leur grain de folie...

Les concurrents de ce deuxième Vendée Globe n'auront pas besoin d'aller jusque-là pour connaître la déroute [22]. Dans le golfe de Gascogne, deux jours après le départ, une terrible dépression sème la désolation dans la flotte. Pendant soixante-douze heures le vent souffle à 45 nœuds — force 9 — et lève une mer croisée avec des creux de 6 mètres. Le tout en bordure du plateau continental, où la remontée brutale des fonds n'arrange pas les choses.

C'est le carnage. Jean-Luc Van den Heede est le premier à rentrer aux Sables-d'Olonne, le 24 novembre. Son mât donne des signes de fragilité, un axe en acier qui relie le point de fixation de ses haubans s'est rompu. VDH répare et repart le lendemain. Yves Parlier connaît des soucis plus importants : son mât est tombé... Sous gréement de fortune, *Cacolac d'Aquitaine* rejoint le port vendéen en trois jours. Son équipe d'assistance n'a pas attendu son retour pour chercher une solution. Impossible de réparer et aucun espar de rechange disponible. «La seule possibilité, c'était de fabriquer un mât! raconte Hervé Corbière, l'associé d'Yves Parlier. En quarante-huit heures, on a réussi à en faire un chez Antibes Mâts. Il a traversé quatorze départements accompagné par des motards pour arriver le plus vite possible [23].» L'Arcachonnais repart le 3 décembre quand la tête de la flotte traverse l'archipel des Canaries.

Deux des grands favoris ne sont pas épargnés par le sort. Philippe Poupon fait demi-tour quand il s'aperçoit que son bateau prend l'eau : c'est le système de fixation de la quille qui est en cause. Arrivé au port, les écrous se desserrent à la main... Quelques heures de plus dans la tempête et Philou aurait sans doute perdu sa quille ! Poupon retourne au charbon le 27 novembre au matin, cinq jours après le départ. Décidément, la malchance continue de s'acharner sur le marin bigouden.

L'avarie de Loïck Peyron est beaucoup plus grave. Après deux jours de course, alors qu'il est en tête, bord à bord avec Alain Gautier, le Baulois s'aperçoit que son bateau s'épluche littéralement sur bâbord. « Il se pelait comme un oignon [24] ! » se rappelle-t-il aujourd'hui en frissonnant. Puis le skipper détecte une fissure de 1,50 mètre dans la soute à voile, qui laisse entrer les eaux déchaînées du golfe de Gascogne. Demi-tour. Aux Sables-d'Olonne, le verdict est brutal : impossible de réparer dans des délais raisonnables. Peyron abandonne. « De toute façon, je n'étais pas dedans, confie-t-il aujourd'hui. Repartir après tout le monde, ça ne m'intéressait pas [25]. » Exit l'une des têtes d'affiche de la course.

Chez les amateurs aussi, la tempête fait des dégâts. Vittorio Malingri voit ses ballasts [26] fuir et rentre au port pour réparer. Il repart quelques heures plus tard. Pour Thierry Arnaud, le problème est sans doute plus psychologique que technique. Relativement inexpérimenté, mal préparé,

disposant d'un faible budget, le jeune chef d'entreprise est passé par-dessus bord le 25 novembre, retenu par son harnais. Il est indemne mais un peu secoué. Des problèmes d'usure de drisses et d'écoutes [27] l'encouragent à faire demi-tour. Il reprend la mer le 29 novembre pour renoncer définitivement trois jours plus tard, lors du second coup de vent qui s'empare du golfe de Gascogne. Thierry Arnaud n'était sans doute pas prêt pour affronter un tour du monde en solitaire et sans escale.

Mais il y a pire que la casse matérielle. Dame Nature va se charger de le rappeler sauvagement à ces coureurs d'océans un peu trop sûrs d'eux à son goût. Le 22 novembre, le jour même du départ de la course, alors que les concurrents vivaient les dernières minutes qui précèdent le coup de canon, le pétrolier *Protankorinoco* localisait l'épave de *Coyote*, le voilier de Mike Plant, à quelque 1 000 milles à l'ouest des Sables-d'Olonne. Vétéran du premier Vendée Globe et des deux derniers Boc, Plant faisait partie des inscrits. Son 60 pieds tout neuf avait été mis à l'eau à la fin de septembre, à Newport, et le skipper américain, très en retard, avait quitté New York pour la Vendée le 16 octobre. Sans nouvelles depuis un mois, les concurrents avaient dû se résoudre à partir sans lui, une sourde angoisse chevillée au cœur.

L'espoir n'avait pas tenu longtemps. *Coyote* avait perdu le bulbe de sa quille et s'était retourné : peut-être Plant, ancien spécialiste de la survie, avait-il pu se réfugier à l'intérieur et patienter en attendant les secours ? Trois jours plus tard, le 25 novembre, des plongeurs du *Malabar*, un remorqueur de la Marine nationale, inspectent le navire. *Coyote* est vide, le radeau de sauvetage s'est ouvert dans le cockpit retourné. Mike Plant est porté disparu.

Au même moment, l'un des concurrents du Vendée Globe envoie des signaux de détresse. Nigel Burgess, skipper de *Nigel Burgess Yachtbrokers*, est en quatrième position quand il déclenche une première balise Sarsat [28], le 25 novembre à 16 h 11 TU [29]. Moins d'une heure plus tard, deux nouveaux SOS, émis, cette fois, par ses balises Argos portatives, sont reçus à terre. La balise Argos principale du voilier le situe, elle, à environ 150

kilomètres dans l'ouest-nord-ouest du cap Finisterre, à environ 12 milles de la position fournie par les deux autres émetteurs.

Dans la soirée, un hélicoptère espagnol repère la Sarsat qui flotte, seule. Le vent souffle de l'ouest à 40 nœuds, la mer reste très forte. Le *Monge*, un navire de la Marine nationale, en route vers Brest, s'est détourné vers la zone de détresse. Il retrouve le voilier de Burgess à l'aube du 26 novembre. Les plongeurs largués par hélicoptère investissent le bateau qui pique du nez et porte sa grand-voile réduite au troisième ris : personne à bord. Les balises portatives continuant à émettre, elles sont localisées trois heures plus tard par l'hélicoptère, 15 milles plus au nord-ouest, attachées au corps sans vie de Nigel Burgess, engoncé dans sa combinaison de survie.

Que s'est-il passé à bord de *Nigel Burgess Yachtbrokers?* Trois fois concurrent de la rude transat anglaise, Burgess était plus qu'un amateur éclairé : un marin solide et expérimenté qui connaissait le mauvais temps. Découvrant une importante quantité d'eau à l'avant de son voilier, il a revêtu sa combinaison de survie et déclenché ses balises de détresse. Mais Burgess n'est pas mort de noyade : très sérieusement touché à la tête, il a probablement été violemment percuté par sa bôme avant d'être balayé à la mer.

Moins d'une semaine après le départ, le bilan est terrifiant : un mort, un disparu, et six concurrents de retour au bercail — dont deux ont jeté définitivement l'éponge. Seule la moitié de la flotte a survécu à une tempête dure, mais normale à cette période de l'année. Tout s'était si bien passé lors du premier Vendée Globe que l'on avait oublié un peu vite que la mer peut se faire cruelle. Alors, forcément, la polémique enfle : tout cela est-il bien raisonnable ?

Pour le directeur de la course, c'est le baptême du feu. Depuis le PC, installé au sous-sol du musée de la Marine à Paris, Philippe Jeantot fait face et multiplie les interventions dans les médias. L'ancien coureur tient le même discours que ses ex-confrères, celui de tous les marins confrontés à la disparition d'un des leurs en course : « Tous les skippers et moi-même, nous avons choisi en toute conscience, connaissant les risques (...) [30].» Mais il reconnaît aussi qu'annoncer à Verity Burgess le décès de son mari est une chose terrible à faire : « Je n'ai rien vécu de pire dans ma vie [31]. » D'autant

que le bateau du marin anglais, remorqué dans un port espagnol, n'était assuré qu'en perte totale : sa femme se débattra longtemps dans des problèmes financiers et juridiques.

Lourde ambiance sur la course. Pour la première fois, le Vendée Globe entre dans la page des faits divers. Jeantot fustige certains journalistes d'une déontologie douteuse : « Lorsqu'on m'a prévenu par téléphone que le corps de Nigel avait été retrouvé et hélitreuillé, le représentant d'une radio était près de moi, dans mon bureau, et ne voulait pas attendre que je prévienne la famille de Burgess. Un autre journaliste écoute chez lui les liaisons entre les bateaux et la terre avec un poste BLU. Il a diffusé des infos avant même que le skipper ne nous ait contactés (...) [32]. »

Sur l'eau, la course continue... Mais quelle course ? A l'exception d'Alain Gautier, tous les favoris ont dû tourner casaque ! En tête au cap Finisterre, le skipper de *Bagages Superior* se fait reprendre par Bertrand de Broc le 29 novembre et doit attendre le 10 décembre et le passage de l'équateur pour doubler *Groupe LG.* Gautier ne quittera plus les commandes jusqu'à la fin. Aux portes des quarantièmes rugissants, un mois après le départ des Sables-d'Olonne, le plan Finot-Conq dernier cri a logiquement 200 milles d'avance sur l'ex-*Ecureuil d'Aquitaine II,* vétéran du premier Vendée Globe.

Derrière, Poupon et VDH se sont lancés dans une folle course-poursuite. A la mi-janvier, le duo s'empare des deuxième et troisième places. Le 6 février, avec 354 milles d'avance sur *Fleury Michon X,* Alain Gautier vire pour la troisième fois de sa carrière le Horn. Et, pour la troisième fois, il ne peut que deviner la fameuse silhouette du « Cap Dur » : il est toujours passé du Pacifique à l'Atlantique en pleine nuit ! Le lendemain, Philippe Poupon passe au pied du rocher, suivi, deux jours plus tard, par VDH.

A la mi-février, les deux chasseurs pensent avoir leur proie en ligne de mire, mais le passage à niveau se referme vite : *Bagages Superior* redémarre à la latitude de Rio et fait route vers la victoire. Le 12 mars 1993, à 16 h 22, sous un soleil d'hiver, « Lannic » triomphe aux Sables-d'Olonne, à la barre d'un bateau qui semble flambant neuf. Avec 110 jours, 16 heures, 22 minutes et 35 secondes de course, il fait moins bien que Titouan Lamazou trois ans plus tôt, mais qu'importe. La veille, Philippe Poupon a démâté, pourchassé jusqu'au bout par la poisse. Il arrive sous gréement de

fortune le 19 mars, une semaine après le vainqueur. Dans la matinée, VDH l'a précédé, avec 4 tonnes d'eau dans la soute à voile et un bateau qui se délamine. « La course des éclopés », selon l'expression de Philou, se termine comme elle a commencé : dans la douleur.

Edition maudite, le Vendée Globe 1992-1993 mérite pourtant mieux que le sort concocté pour lui par l'Histoire. Au hit-parade des faits marquants, il tient toute sa place, celle d'un opus de transition qui annonce d'autres révolutions. L'épreuve qui s'achève au printemps 1993 rappelle ainsi, si besoin était, qu'aller sur la mer reste une activité qui sort de l'ordinaire. Le succès du premier Vendée Globe, où tous les coureurs étaient revenus sains et saufs, avait sans doute gommé des esprits la dangerosité de la course au large. Ce Vendée Globe-là pèse avant tout pour ça : ces premiers drames, une mort et une disparition. Mais qui, aujourd'hui, se souvient de Nigel Burgess et de Mike Plant? Pas grand monde... Sans doute parce que ni l'un ni l'autre n'étaient français. Sans doute, aussi, n'ont-ils pas affronté leur ultime fortune de mer au bon endroit. Le golfe de Gascogne et l'océan Atlantique sont des terrains de jeu voisins; ne jamais revenir du Grand Sud, lointain et mythifié, a quelque chose de beaucoup plus « romantique », d'un point de vue médiatique. Pour toutes ces raisons, la disparition de Gerry Roufs lors du Vendée Globe suivant marquera infiniment plus les esprits — ceux des coureurs, comme ceux du grand public —, rejetant aux oubliettes de l'histoire maritime Plant et Burgess, les premières victimes tombées au champ d'honneur du Vendée Globe.

Comme si la retenue était de mise pour une course endeuillée, le vainqueur de ce deuxième Vendée Globe se fera discret. En remportant, à 30 ans, l'« Everest de la voile », Alain Gautier avait tout pour devenir une superstar. Avec Cendrine, sa femme rencontrée lors du premier Vendée Globe, chroniqueuse pour *L'Humanité* le temps de la course, il écrit même un livre touchant[33]. Mais savoir faire fructifier la gloire n'est pas dans son tempérament et les circonstances en décideront autrement. Lui aussi aura sa part de malchance. Pendant la course, Altus Finance, la sulfureuse société qui participera quelques mois plus tard au scandale du Crédit Lyonnais, rachète son commanditaire, Bagages Superior. Opposés au sponsoring, les « mozarts de la finance » qui la dirigent ont d'autres chats à fouetter

qu'exploiter la victoire pour cette PME qui avait investi 12 millions de francs (environ 1,8 million d'euros) dans l'aventure. Ironie de l'histoire, à quelques heures de l'arrivée, Gautier doit intervenir en direct dans le 20 heures de TF1, mais un petit plaisantin intercepte les communications radio et se fait passer pour le futur vainqueur du Vendée Globe. Il est longuement interviewé par PPDA, se moquant du présentateur du JT, avant que la communication ne soit interrompue.

A la différence de Titouan Lamazou, vainqueur du premier Vendée Globe, parti sur des projets de tour du monde en moins de quatre-vingts jours, Gautier ne saura pas rebondir immédiatement vers d'autres aventures. Que faire dans la voile quand on affiche à 30 ans trois tours du monde en solitaire et dix Solitaires du *Figaro?* Gautier choisit de retourner à ses premières amours du *Figaro,* où il connaît le meilleur — victoire dans l'AG2R [34], en 1996 -, et le pire — la chute à la mer, la même année — jusqu'à perdre la Solitaire à... 13 secondes près en 2003. A partir de 1998, il parvient cependant à financer un multicoque. Sur ce prestigieux circuit, il fréquentera les podiums — deuxième de la Route du Rhum en 1998, et de la Transat Jacques Vabre en 2001 — mais chavirera deux fois, en 1999 et en 2003.

Avec la victoire d'Alain Gautier, c'est aussi le triomphe d'un concept architectural : celui de Jean-Marie Finot et de son associé, Pascal Conq. La « touche » Finot-Conq, c'est un bateau extrêmement large, dessiné pour surfer avec puissance la houle du Sud. *Bagages Superior* n'est que leur troisième dessin de monocoque 60 pieds, mais, avec le *Groupe Sceta* de Christophe Auguin, vainqueur du Boc Challenge 1990-1991, c'est le deuxième à gagner autour de la planète en moins de deux ans. Au cours des années qui suivent, le concept va s'imposer comme une évidence.

Au-delà de ces enseignements, un épisode de ce Vendée Globe s'impose dans les mémoires : celui d'une certaine langue recousue... Il faut revenir à ces événements qui ont beaucoup fait pour la notoriété de la course et du héros en cause.

Le 9 janvier 1993, la tempête souffle sur l'océan Indien. La mer est très forte, menaçante. Avec des pièges en forme de gouffres cachés derrière la crête d'une vague. Quand Bertrand de Broc, skipper de *Groupe LG,* voit le

trou s'ouvrir devant l'étrave de son monocoque, une seule pensée lui vient : « C'est terminé. » Après une glissade incroyablement rapide qui lui semble pourtant interminable, le bateau se couche. Coup de chance, le mât tient. Mais l'écoute de grand-voile s'est coincée dans un winch, sans que le solitaire, occupé à ne pas tomber à l'eau, s'en rende compte. Le bateau se redresse, l'écoute commence à se tendre et se libère d'un coup de son piège, frappant le solitaire en plein visage. Presque KO, Bertrand de Broc souffre terriblement. Il y a du sang partout. Mais l'urgence est ailleurs : avant tout, il faut remettre le voilier sur sa route pour ne pas être roulé par la vague suivante. Après avoir effectué cette opération, il rentre à l'intérieur du monocoque : « J'ai tout de suite ouvert un livre, pour voir si j'arrivais à lire, raconte aujourd'hui le navigateur. J'étais très inquiet pour mes yeux et mon visage[35]. » Sa langue, elle, est ouverte sur plus de deux centimètres.

Tout a commencé un an plus tôt, début 1992, au port de commerce de Brest, quai du Commandant-Malbert, dans le bureau de son sponsor. Depuis trois ans, le marin quimpérois navigue sous les couleurs de Groupe LG, une société de services connue notamment dans le nettoyage et le gardiennage. Après quelques courses en Formule 40, de bons résultats dans la Solitaire du *Figaro*, et malgré un abandon malheureux dans La Baule-Dakar, les rapports entre Pierre Opperman, patron de LG, et Bertrand de Broc sont bons. Ce jour-là, le P-DG pose une question qui surprend le marin : « Cela vous dirait de faire le Vendée Globe ? » De Broc hésite un peu. Il n'a jamais fait de grande traversée en solo et préférerait attendre un peu avant de s'attaquer à un tel sommet. Mais la question n'attend pas de réponse négative. Et une telle offre ne se refuse pas. Cependant, Opperman n'a ni le temps ni le budget pour un monocoque neuf : il faut racheter un 60 pieds d'occasion.

Trois bateaux sont sur le marché : *Groupe Sceta*, avec lequel Christophe Auguin vient de remporter le Boc Challenge, *Generali Concorde*, en aluminium, d'Alain Gautier, et *Ecureuil d'Aquitaine II*, le bateau vainqueur du premier Vendée Globe, propriété de Titouan Lamazou. « Le bateau d'Auguin ne m'a pas trop plu et, là, je me suis trompé, analyse aujourd'hui Bertrand de Broc. On a fait une offre sur celui de Titouan, sans même effectuer une sortie. On avait confiance en Titouan [36]. » Pour Bertrand de

Broc, le premier véritable test a lieu pendant l'Ostar, la transat anglaise. Sa place, dix-septième, le déçoit, mais il a pu prendre la mesure de son bateau et remarquer un manque de vitesse au portant. A son retour en France, le skipper contacte les architectes, Luc Bouvet et Olivier Petit, qui lui confirment qu'il est possible de gagner 1 tonne en changeant la quille. Le sponsor donne son accord, mais les travaux prennent du retard et *Groupe LG* ne retouche l'eau qu'à la fin de l'été 1992. Pour un départ des Sables-d'Olonne en novembre, c'est très juste. Surtout que le Quimpérois ne retrouve plus ses sensations avec ce nouvel appendice : le voilier gîte plus vite et a perdu en stabilité. Pour faire des économies, le plomb de l'ancienne quille a été fondu et réutilisé : impossible de revenir en arrière. Peut-être faudrait-il changer le mât? Bertrand de Broc n'ose pas en parler à son sponsor. Il sait que le budget n'est pas extensible. Le marin se dit qu'il naviguera avec un bateau un peu instable, c'est tout. « C'était une bêtise [37] », admet-il aujourd'hui.

Le début du Vendée Globe se passe pourtant très bien pour le Breton. *Groupe LG* se retrouve rapidement en tête. A l'équateur, Alain Gautier s'empare du commandement mais Bertrand de Broc reste dans son sillage. A l'attaque du Grand Sud, seul Philippe Poupon s'est glissé entre *Bagages Superior* et *Groupe LG.* Pour un bizuth, le Quimpérois se débrouille très bien. Jusqu'à la tempête du samedi 9 janvier.

L'œil presque fermé, le visage tuméfié, la bouche en sang, Bertrand de Broc s'installe devant son ordinateur pour envoyer un télex à son équipe, à Quimper. Puis, il contacte Jean-Yves Chauve, le médecin de la course : MESSAGE URGENT POUR CHAUVE. DE GROUPE LG. JE ME SUIS ENTAILLÉ LA LANGUE. J'AI BEAUCOUP SAIGNÉ. J'AI UN HÉMATOME SOUS L'ŒIL DROIT. ET J'AI MAL DANS LA PARTIE GAUCHE DE L'ŒIL. POUR LA LANGUE, 5/6 MM DE PROFONDEUR, SUR 2 CM DE LARGE. À PLUS, BERTRAND.

A Guérande, le docteur Chauve sait que les marins peuvent faire appel à lui à tout moment. Ce médecin de 43 ans n'a jamais eu de cabinet. Il navigue depuis longtemps et vit de remplacements entre chacune de ses navigations à bord de *Sidharta.* En 1978, il a écrit un premier ouvrage consacré à la médecine de mer. Histoire de conjuguer ses deux passions, il

s'est proposé de fournir l'assistance médicale lors de la Solitaire du *Figaro* en 1987 et n'a jamais, depuis, cessé d'accompa-gner les marins. Lors du premier Vendée Globe, il intègre bénévolement le staff de la course, via Denis Horeau, une connaissance, proposant aux concurrents une trousse de secours et un contact médical à terre. « Pendant quatre mois, je vis à côté de mon fax, c'est un peu monacal, mais, aujourd'hui encore, c'est le deal[38] ! »

Avant le départ, il a préparé aux coureurs une pharmacie de bord et une méthode de consultation à distance. Les télex des marins arrivent sur son fax, et Chauve se détend dans son jardin quand, à 18 heures, ce 9 janvier, il entend la machine se mettre en marche. Le message de *Groupe LG* l'inquiète : en l'absence de précisions, il craint que la langue ne tombe. Son premier réflexe est de gagner du temps pour ne pas prendre de mauvaise décision. Il tape sur son clavier : « Pose une gaze hémostatique sur la plaie et appuie sur la zone pendant plusieurs minutes. » Puis, il appelle un ami stomatologue à l'hôpital de Saint-Nazaire. L'avis de l'expert est clair : « Il vaut mieux suturer. »

Le médecin du Vendée Globe a visité tous les bateaux avant le départ. Autant par plaisir que par souci d'imaginer dans quelles conditions les marins vont vivre et, éventuellement, se soigner. Il visualise donc très bien la situation de Bertrand de Broc, assis à sa table à cartes, blessé, le goût de sang dans la bouche. Dans ces situations, il faut réagir vite, être carré, précis, explique-t-il aujourd'hui. Et surtout ne pas faire d'erreur : on ne pourra pas revenir en arrière [39] ». Le médecin pose des questions complémentaires au skipper et l'aide à trouver une aiguille pour la suture. Puis, devant sa glace, il essaye de trouver la meilleure position pour le geste que le solitaire devra effectuer. Une opération qu'il détaille ensuite de la façon la plus précise possible dans un long message qu'il envoie, vers 20 h 30, à Bertrand de Broc. L'attente commence.

Pour le navigateur, ce n'est pas aussi simple. Car, si le mode d'emploi est clair, il a été rédigé à terre. Or *Groupe LG* navigue dans la tempête. Le marin va donc devoir faire deux points de suture, à vif, dans un bateau aux mouvements de shaker. « Quand Chauve m'a envoyé les instructions, je n'y pensais plus vraiment, raconte aujourd'hui Bertrand de Broc. J'étais beaucoup plus inquiet pour mon œil et mon visage. La plaie à la langue ne saignait plus et avait même commencé à se refermer. Mais, puisqu'il me

disait de recoudre, je l'ai fait[40]. » A 22 h 15, un nouveau télex arrive à Guérande, en provenance de *Groupe LG :* OK. C'EST RECOUSU. MAINTENANT IL ME FAUT QUELQUE CHOSE POUR CALMER LA DOULEUR, ET POUR MON COCARD. J'AI UN COCARD À L'ŒIL DROIT ET J'AI MAL À L'ŒIL. Et le message est signé : RAMBO...

Pour les deux hommes, l'incident est clos. Erreur. Le lendemain, à la vacation radio, Philippe Jeantot annonce à Bertrand de Broc : « Il y a ici des journalistes qui vont te poser des questions. » TF1, France 2, France 3, *Libération*, RTL, toute la presse française veut entendre de la bouche du héros le récit de la langue recousue. « J'ai compris que cela avait cartonné grave [41] ! » explique aujourd'hui le skipper. A Guérande, Jean-Yves Chauve est aussi sous les projecteurs. Il raconte son histoire des dizaines de fois. *Paris Match* envoie un photographe pour immortaliser l'homme de science face à son ordinateur. « Il y a une distorsion entre le côté spectaculaire du geste et la gravité de la blessure, reconnaît aujourd'hui le médecin. Mais cette histoire, maintenant, fait partie du mythe. Sans elle, je n'en serais pas là aujourd'hui [42]. »

Quelques jours après cet épisode, Alan Wynne-Thomas, skipper de *Cardiff Discovery*, envoie un télex à Chauve, après avoir chaviré : JE SUIS TOMBÉ, J'AI MAL À LA POITRINE, J'AI PEUT-ÊTRE UNE CÔTE CASSÉE. Le navigateur souffre tellement qu'il doit prendre de la morphine. Le médecin est inquiet, beaucoup plus que pour Bertrand de Broc. Il craint des complications : une embolie, une infection ou un pneumothorax — des pathologies mortelles. Pendant quinze jours, il reste en liaison régulière avec Wynne-Thomas qui décide finalement de se diriger vers l'Australie. Verdict de l'examen radiologique : six côtes cassées dont deux en deux morceaux. Avec de telles blessures, la douleur est terrible. Manœuvrer un monocoque de 18 mètres dans ces conditions relève d'un incroyable exploit. Personne, ou presque, ne l'a évoqué.

La langue coupée et recousue de De Broc, voilà ce que la postérité retiendra avant tout de ce drôle de tour du monde. C'est peu et c'est injuste. *A posteriori*, on invoquera un « casting trop différent du premier Vendée

Globe : autant les « treize Apôtres » de 1989 étaient des caïds du large, autant leurs successeurs composent une troupe plus hétéroclite, mélangeant pros de la course et amateurs plus ou moins avisés. Mais c'est aussi l'apanage des redites : les premières ont un parfum d'aventure et de voyage sur la Lune qu'il est difficile de retrouver. Comme si l'on ne pouvait écrire l'histoire du Vendée Globe qu'une fois. Comme si la « normalisation guettait l'épreuve. Comme si, déjà, l'exploit en lui-même ne suffisait plus à marquer les esprits.

1 Qui perd, à l'occasion, son appellation de « Challenge ».

2 C'est du moins le nombre de ceux qui ont été officiellement recensés: les Britanniques Robin Knox-Johnston (1969) et Chay Blyth (1971), l'Américain Dodge Morgan (1986), l'Australienne Kay Cottee (1988) et son compatriote Jon Sanders (1988).

3 Entretien avec les auteurs, le 16/02/2004.

4 *Ibid.*

5 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

6 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

7 Gregor Cemeli, Jean Pagliani et Antoine Bertheloot.

8 Ancien membre du cabinet d'Edouard Balladur au ministère de l'Economie entre 1986 et 1988, futur P-DG d'Elf Aquitaine.

9 *Au bout de mes rêves, op. cit.,* 1991, p. 149.

10 Le quartier historique des pêcheurs aux Sables-d'Olonne.

11 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

12 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

13 *Voiles et voiliers,* n° 233, juillet 1990.

14 Entretien avec les auteurs, le 21/02/2004.

15 Yves Rétif et Max Sire, de FR3 Nantes.

16 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

17 Un bateau identique.

18 2,5 millions de francs (380 000 euros) sont apportés par le département de la Vendée, 1,6 million (240 000 euros) par la ville des Sables-d'Olonne, 1 million (150 000 euros) par la chambre de commerce, 1 million (150 000 euros) par le Crédit Agricole de Vendée et 500 000 (75 000 euros) par le conseil régional des Pays-de-la-Loire.

19 Entretien avec les auteurs, le 23/02/2004.

20 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

21 L'île Heard (53° 06' Sud) dans l'océan Indien, le point 59° 30' Sud et 119° Ouest, dans l'océan Pacifique, et les îles Diego Ramirez, à 65 milles au sud-ouest du Cap Horn.

22 La plupart des informations qui suivent s'appuient sur le remarquable travail effectué par Olivier Chapuis dans le n° 263 de janvier 1993 de *Voiles et voiliers,* « Enquête sur une série noire ».

23 Entretien avec les auteurs, le 5/03/2004.

24 Entretien avec les auteurs, le 21/02/2004.

25 *Ibid.*

26 Réservoirs remplissables d'eau de mer, situés dans la coque, de chaque côté, de manière à faire contrepoids pour diminuer la gîte du bateau.

27 Les cordages qui servent au réglage des voiles.

28 Les balises Cospas-Sarsat sont dédiées spécifiquement aux situations de détresse; les balises Argos sont des balises de positionnement qui disposent, en plus, d'une fonction « détresse ». Les signaux électroniques émis par les balises sont captés et relayés par les satellites, qui les retransmettent à des stations à terre. Ces informations sont ensuite transmises aux organisateurs de courses.

29 Temps Universel : soit une heure de moins que l'heure d'hiver française, et deux heures de moins que l'heure d'été.

30 *Sport Plus,* n° 164, 2/12/1992.

31 *Le Figaro,* 28/11/1992.

32 *Sport Plus,* op. *cit.*

33 *Ciao Ciao. Trois tours du monde pour un amour,* Cendrine et Alain Gautier, J.-C. Lattès, 1994.

34 Transat en double entre Lorient et Saint-Barthélemy, courue à bord des mêmes voiliers que la Solitaire du *Figaro.*

35 Entretien avec les auteurs, le 19/03/2004.

36 *Ibid.*

37 *Ibid.*

38 Entretien avec les auteurs, le 6/02/2004.

39 *Ibid.*

40 *Ibid.*

41 *Ibid.*

42 *Ibid.*

Chapitre 7

MALAISES

Six mois après l'arrivée du dernier concurrent de la deuxième édition du Vendée Globe, au printemps 1993, Philippe Jeantot quitte la métropole pour les Antilles. A partir de janvier 1994, toute sa famille vit désormais sur un grand catamaran Jeantot Marine de 15 mètres, baptisé *Privilège,* que le double vainqueur du Boc présente avec fierté et bonheur jusque dans les pages du *Figaro Magazine*[1]. Officiellement, les Jeantot sont domiciliés dans l'île française de Saint-Barthélemy, mais les enfants suivent les cours par correspondance du CNED (Centre National d'Enseignement à Distance), sans jamais fréquenter les classes de l'île. Le père de famille, lui, assure la direction de Privilèges Vacances, une filiale de Jeantot Marine basée en Guadeloupe s'occupant de la location, dans toutes les Antilles, des grands catamarans de croisière construits par le chantier. Jeantot a encore dû reculer son projet de croisière familiale autour de la planète, mais il s'en approche doucement.

L'entreprise vendéenne a créé cette activité sous la contrainte après le dépôt de bilan du loueur JetSea. Cette société avait connu une rapide expansion grâce à la loi Pons sur la défiscalisation dans les DOM-TOM et au développement du tourisme nautique dans les Antilles, avant de s'effondrer, victime d'une croissance non maîtrisée. Pour Philippe Jeantot et son associé, René Bernard, la fin de JetSea, en 1993, est un coup dur : ils viennent de terminer la fabrication de vingt catamarans tout équipés, du moteur aux serviettes de table, l'ultime commande de JetSea... qui ne sera jamais payée. Les actionnaires de Jeantot Marine, en attendant de revendre cette flottille qui leur reste sur les bras, tentent de la rentabiliser par la location. D'où la création de Privilèges Vacances, à Pointe-à-Pitre, en octobre 1993, et le report par le double vainqueur du Boc de ses projets de grand départ.

La vie est agréable sous le soleil des Antilles. Jeantot passe du temps sur l'eau, à convoyer des catamarans ou à naviguer avec des clients. Il sait que,

bientôt, il larguera vraiment les amarres. A l'été 1993, au cours d'un repas dans un restaurant chic des Sables-d'Olonne, il a proposé à Philippe de Villiers que le conseil général rachète le Vendée Globe. « Je m'étais dit qu'éventuellement je pourrais rester consultant, explique aujourd'hui le Vendéen. Vendre était un moyen pour me constituer un capital [2]. Le cabinet de consultants KPMG, chargé de l'estimation par le conseil général, ne parvient pas à évaluer le prix d'une telle épreuve. En revanche, il transmet une étude moins financière et plus juridique sur la capacité d'une collectivité locale à être propriétaire d'une course à la voile. Philippe de Villiers demande alors l'avis de la préfecture de Vendée et de la cour des comptes régionale. Ils sont négatifs : l'assemblée départementale renonce au rachat. « Devant cette impossibilité, Philippe s'est ravisé, au nom de notre amitié [3] », se souvient Villiers. Après discussion, Jeantot accepte finalement une nouvelle fois de continuer à organiser l'épreuve. Mais toujours à ses conditions : il ne rentrera que l'année du Vendée Globe, pas avant. Entre-temps, la famille Jeantot profitera des tropiques.

L'ex-solitaire est en mer quand, en 1995, il reçoit un appel de son ami Villiers : « Philippe, rentre très vite, le Vendée Globe est en péril [4]. » A La Roche-sur-Yon, l'ancien secrétaire d'Etat a des raisons d'être inquiet. Il a appris que Frédéric Beauchêne, organisateur d'événements nautiques, dont le très spectaculaire Funboard Indoor [5] de Bercy, avait été contacté par des membres de l'entourage du maire des Sables-d'Olonne pour faire une proposition d'organisation du Vendée Globe. Devant son hésitation, ces proches de Louis Guédon [6] insistent pour qu'il produise un devis, ce qu'il ne fera pas : « Je n'étais pas très chaud, explique aujourd'hui Beauchêne. J'ai l'habitude de créer moi-même mes événements, pas de prendre ceux des autres. Mais la demande était restée très informelle [7]. » Elle n'ira d'ailleurs pas plus loin. A son arrivée, quelques jours plus tard, à La Roche-sur-Yon, Jeantot éteint le feu qui couve. Son arme : communiquer. Il donne rendez-vous aux médias pour une conférence de presse au conseil général. Là, il fait un point sur la future épreuve avec un seul leitmotiv : tout va bien. Puis, il retourne aux Antilles. « je n'en ai jamais parlé les yeux dans les yeux avec Louis Guédon, dit-il aujourd'hui. Mais peut-être a-t-il été mal informé ? Il a peut-être cru bien faire [8]. » Pas rancunier, Jeantot ! Pourtant, de nombreux

témoignages indiquent que cette histoire lui est longtemps restée en travers de la gorge...

A partir du Salon nautique de décembre 1995, fidèle à sa parole, le Vendéen ne fait plus que des passages aux Antilles et se consacre essentiellement à la préparation de l'édition 1996-1997. Plus de soixante-quinze marins ont fait part à Jeantot de leur intention de courir. Mais le véritable indicateur, ce sont les six bateaux construits spécialement pour l'épreuve, auxquels il faut ajouter *Geodis*, conçu pour le Boc 1994-1995. Le millésime s'annonce excellent. Heureusement, car les autres affaires de Philippe Jeantot ne sont pas brillantes : Jeantot Marine, qui ne se remet pas des faillites en série chez ses clients loueurs de voiliers, est au bord du dépôt de bilan. En avril 1996, la famille au complet s'installe dans la maison de Grosbreuil. À la fin d'octobre, les concurrents du troisième Vendée Globe arrivent à Port-Olona. Finalement, seuls dix-sept marins [9] ont réussi à armer un monocoque pour partir autour du monde. Et l'on ne compte que trois anciens des précédentes éditions : le Hongrois Nandor Fa et les Français Yves Parlier et Bertrand de Broc. Pour ce dernier, être au départ a un petit goût de revanche. Car le précédent tour du monde n'a pas connu le dénouement qu'il espérait...

Petit retour en arrière, dans le Vendée Globe 1992-1993. Après l'épisode désormais mythique de la langue recousue, de Broc navigue dans l'océan Pacifique et tente de recoller à un trio de tête composé d'Alain Gautier, de Philippe Poupon et de Jean-Luc Van den Heede. Plus au sud que les trois premiers, le skipper de *Groupe* LG n'accuse qu'un faible retard, mais compte une belle avance sur le cinquième. Pourtant, le dimanche 24 janvier 1993, il adresse un message par standard C à son équipe à terre : «Bonjour à tous, depuis maintenant douze heures, je fais route vers la Nouvelle-Zélande. J'ai reçu un télex hier soir des architectes me disant que la quille risquait de se faire la malle et qu'il fallait rejoindre un port [10]. » C'est la stupéfaction. Le message continue : « (...) pour moi, ça commence à faire beaucoup. J'ai peut-être une grande résistance mais il y a des limites à un humain... Je fais route sur Wellington... Je comprends la déception de tout le

monde. Imaginez la mienne... Il faut m'aider jusqu'à l'arrivée à Wellington. J'ai besoin de vous [11].»

Prévenu dans la soirée par l'équipe de Bertrand de Broc, le sponsor, Pierre Opperman, pique une colère noire : l'homme d'affaires se demande pourquoi les architectes n'ont pas pris la peine de le prévenir! « Je n'ai pas imaginé qu'ils avaient pris la décision sans en parler avec le sponsor », dit aujourd'hui de Broc. Luc Bouvet et Olivier Petit se justifient alors en assurant que le skipper avait toujours été leur seul interlocuteur. Ils expliquent que « le dimensionnement de la quille de *Groupe* LG a été fait en respectant les normes proposées par les bureaux de contrôle ABS et Veritas. Suite à un problème de quille survenu sur le voilier *Brooksfield*[12] (cinq boulons cassés sur sept après une traversée de l'Atlantique), nous avons été amenés à reprendre et à analyser les formules données par les bureaux de contrôle. Nous avons pu mettre en évidence des insuffisances dans la prise en compte des efforts réels (...). Ces approximations dans le calcul rendaient du même coup les coefficients de sécurité faibles, voire insuffisants. Bien que *Groupe LG* ait déjà bouclé un demi-tour du monde sans problème apparent, nous avons préféré prendre la responsabilité de demander à Bertrand de Broc de faire une escale technique en Nouvelle-Zélande pour éviter de lui faire courir des risques [13] ». Le lendemain, un autre message prévient le solitaire que l'assureur a annulé le contrat couvrant le monocoque ! Le skipper n'a guère le choix. Dans l'impossibilité d'examiner lui-même sa quille, il ne peut que faire confiance à ses architectes, sauf à prendre le risque d'un naufrage en plein Pacifique Sud.

Le 29 janvier, *Groupe LG* entre au port de Dunedin, dans le sud de la Nouvelle-Zélande. Bertrand de Broc est abattu. Il se rend compte, avec Olivier Petit venu vérifier la quille, que le port ne dispose pas des infrastructures suffisantes et qu'il faut aller jusqu'à Auckland pour sortir le voilier de l'eau et l'examiner en détail. Une décision qui va à l'encontre du souhait de Pierre Opperman, patron de Groupe LG : dans ses nombreux messages au skipper, il parle d'une « escale Formule 1 ». Un *stop and go.* Et l'homme a l'habitude d'être obéi sans discussion, donnant ses ordres dans d'innombrables télex et fax qu'il dicte à sa secrétaire. Il imagine sans doute

que, même hors course, *Groupe LG*, une fois réparé, peut encore arriver dans les premiers aux Sables-d'Olonne.

A Auckland, l'examen de la quille ne fait pas apparaître de problème particulier. Bertrand de Broc a abandonné la course pour rien. Le coup est dur pour le skipper qui devrait pouvoir reprendre la mer. Son sponsor, qui continue à lui envoyer télex sur télex, demande qu'il fasse route avec Bernard Gallay, lui aussi contraint de s'arrêter. Mais de Broc n'en peut plus. Il n'a plus confiance dans ce bateau trop instable. Quelque chose s'est cassé entre le voilier et lui. Déjà, en mer, il envoyait des messages à son équipe où il insultait son propre bateau. Un soir, il décroche le téléphone d'une cabine publique, au coin du chantier où *Groupe LG* est examiné, et appelle Opperman. « Je ne repars pas, c'est terminé, dit-il. Je vais venir vous voir [14].» Réponse du patron brestois : « Pas question. Vous repartez pour finir le tour du monde, même hors classement. Si vous revenez, vous ne me verrez plus jamais [15] ! » Le sponsor ne comprend pas le marin. Pour lui, le travail doit être fini. « Le bateau est dangereux, affirme le skipper ? — Mais pourquoi alors embarque-t-il sa copine [qui l'a rejoint en Nouvelle-Zélande, NDA] pour le convoyer de Dunedin à Auckland [16] ? » se demande l'industriel. L'incompréhension est totale. Trois jours plus tard, Bertrand de Broc embarque dans l'avion pour Paris. « S'il m'avait laissé tranquille, explique aujourd'hui le Quimpérois, je serais peut-être reparti. Mais j'étais payé 8 000 francs par mois, sans prime, et j'en avais marre de ses incessants messages. Déjà, arrêter la course et remonter à Auckland, c'était dur. Alors, en plus, se faire insulter par écrit [17] ! »

A son arrivée à Paris, le skipper tient une conférence de presse avec des journalistes au PC course du Vendée Globe. Il indique — un peu prématurément — qu'il est licencié, et quelques articles fustigent alors le sponsor indélicat virant « l'homme qui s'est recousu la langue ». Quand Bertrand de Broc se rend à Brest pour rencontrer Pierre Opperman, celui-ci refuse de le recevoir. Le navigateur reste dans le couloir, sans pouvoir franchir la porte du bureau de son ex-patron qui demande à son fils, Frank, de faire l'intermédiaire. La requête du skipper est simple : être effectivement licencié, et toucher 100 000 francs (environ 15 000 euros) pour solde de tout compte. Opperman transmet sa réponse via son fils : c'est non. Pour le P-DG, son salarié a démissionné en refusant de repartir,

conformément aux ordres. Bertrand de Broc ne reverra plus Pierre Opperman. Un huissier passera chez le skipper pour récupérer les moindres blousons et tee-shirts aux couleurs de l'armateur et l'affaire se réglera aux prud'hommes. Débouté jusqu'en cassation, Groupe LG devra payer 170 000 francs (environ 26 000 euros) ainsi que les frais d'avocat à Bertrand de Broc, et 90 000 francs (environ 14 000 euros) à son préparateur. Signe des temps : quand les sponsors quittent leur rôle de mécènes pour celui d'investisseurs, les skippers troquent aussi leurs frusques de clochards des mers pour ceux de salariés responsables. Et les problèmes ne se règlent plus autour d'une bière, mais au tribunal.

Le Finistérien remonte très vite un projet pour le Vendée Globe suivant. Avec le concours du conseil général de la Drôme et d'un premier sponsor, le Comité fruits Rhône-Alpes, il lance l'opération « Votre nom autour du monde » : la coque du bateau porte le patronyme des contributeurs, à raison de 250 francs (environ 38 euros) pour un particulier et 5 000 francs (environ 750 euros) pour une entreprise. L'idée séduit une cinquantaine d'entreprises et plus de 5 800 personnes, dont le président de la République, Jacques Chirac, que le navigateur a rencontré à l'occasion d'une visite officielle à Quimper. Mais la surprise vient d'un autre chèque de 250 francs, signé... Pierre Opperman! Bertrand de Broc retourne la missive par crainte, explique-t-il aujourd'hui, « de problème si le contrat n'est pas super nickel [18] ». Le patron brestois répond par un courrier furieux. « Une lettre d'amour dépité [19] », estime aujourd'hui le navigateur.

Heureusement, les deux hommes ne se croisent pas aux Sables-d'Olonne, dans les semaines précédant le départ de la troisième édition de la course. Pourtant, la société brestoise a engagé deux voiliers dans l'épreuve. Une première pour le Vendée Globe, mais pas pour ce sponsor qui, lors de la Solitaire du *Figaro,* a déjà à deux reprises parrainé un « team LG » de plusieurs bateaux. L'un des monocoques est neuf : un plan Finot-Conq confié à Gerry Roufs. Excellent barreur, ancien champion de 470 [20], équipier de Mike Birch, d'Isabelle Autissier et de Serge Madec, ce Québécois au visage fin et à la tignasse bouclée vient de remporter la transat anglaise et les journalistes spécialisés en font un outsider sérieux.

L'autre bateau engagé par la société brestoise est l'ancien *Groupe LG* de Bertrand de Broc, un voilier au passé glorieux — vainqueur, en 1990, du premier Vendée Globe sous le nom *d'Ecureuil d'Aquitaine II* — mais qui commence à dater. N'arrivant pas à le vendre, Pierre Opperman préfère le faire naviguer pour qu'il retrouve un peu de lustre plutôt que de le laisser au ponton. Il l'a baptisé *Groupe LG Traitmat* et confié à Hervé Laurent, un skipper croisé à l'arrivée d'une transat et dont il a apprécié la performance dans le Figaro 1995. Avec sa gueule de trop sage et ses lunettes d'intello, le Lorientais a une réputation d'excellent technicien. Depuis une quinzaine d'années, il participe à toutes les grandes classiques, finissant notamment quatrième de la transat anglaise en 1992, comme de la Route du Café [21] en 1993, remportant Québec-Saint-Malo en équipage en 1992. Et il connaît bien le Vendée Globe : c'est lui qui a préparé le *Generali Concorde* de son ami Alain Gautier pour la première édition, en 1989. Hervé Laurent a un budget minimum, un vieux bateau, et personne ne le classe parmi les candidats au podium. Il s'aligne sans aucune prétention de victoire, juste « pour faire le tour [22] ». Avec toujours la même conscience professionnelle : pendant les deux semaines précédant le départ, le navigateur largue les amarres presque tous les soirs, passant la nuit en mer pour vérifier les derniers points de détail à revoir sur le bateau. A chaque fois, il prévient le PC course : « Si cela intéresse un photographe ou un journaliste, je vais naviguer [23]. » Il n'a jamais aucun candidat. Hervé Laurent n'intéresse personne.

Les regards sont tournés vers les femmes. Pour la première fois dans l'histoire de la course, deux navigatrices sont au départ : Isabelle Autissier et Catherine Chabaud. La Rochelaise au sourire serein, grande amatrice de boucles d'oreilles, est déjà une vedette. En 1991, elle s'est classée septième du Boc Challenge, devenant la première femme à accomplir un tour du monde en course et en solitaire. Trois ans plus tard, elle pulvérise le record New York-San Francisco. Mais c'est surtout dans le Boc 1994-1995 qu'Isabelle Autissier construit sa notoriété. Après avoir remporté la première étape avec près d'une semaine d'avance sur le deuxième, elle fait naufrage à 1 700 kilomètres au sud de l'Australie. Au départ du Vendée Globe à la barre d'un bateau flambant neuf, un plan Finot-Conq baptisé *PRB*, la

navigatrice figure dans la liste des favoris. Ce qui n'est pas le cas de la blonde Catherine Chabaud.

La présence aux Sables-d'Olonne de la journaliste tient à une série de hasards qui finit par ressembler à un destin. A la fin de l'été 1996, deux mois avant le départ du tour du monde en solitaire, la station de radio Europe 2 demande à Catherine Chabaud de se rendre au Grand Pavois, le salon à flot de La Rochelle. Ancienne de la Mini-Transat et du Figaro, la résidente de Locmariaquer a longtemps cherché un budget pour engager un équipage féminin dans la Whitbread. Elle n'a pas trouvé, non plus, de financement pour participer à l'épreuve vendéenne. Le samedi 21 septembre, il pleut des cordes sur La Rochelle et Chabaud participe à une table ronde avec d'autres marins, dont Jean-Luc Van den Heede. A la fin de la séance, elle prend des nouvelles du Lorientais : « Je viens d'apprendre que le coureur qui devait me louer mon bateau ne le prend plus, répond-il. C'est dommage, il est presque prêt à partir[24]. » Catherine Chabaud réagit au quart de tour : « On peut en discuter ? » Les deux skippers se calent dans un coin du stand Kirié et, pendant une heure, VDH fait la liste des travaux à finir, une estimation de budget, etc. « Il faudrait que je demande à la voilerie Incidences de me chiffrer le prix d'un jeu de voiles [25] », conclut la navigatrice en quittant le quadruple circumnavigateur.

En sortant du stand, elle tombe justement sur Frédéric Charpail, codirecteur d'Incidences La Rochelle. Sans perdre de temps, il lui propose de l'emmener immédiatement à la voilerie pour étudier le dossier. Pendant qu'ils roulent, Catherine Chabaud se rend compte qu'elle n'aura peut-être pas le temps suffisant pour effectuer sa qualification. « II faudrait que je parle à Jeantot pour savoir si c'est jouable », explique-t-elle à Charpail, avant d'ajouter, impérative : « Arrête-toi ! » De dos, elle vient de reconnaître... Philippe Jeantot, marchant sur le trottoir ! Ce dernier la rassure : « Si tu pars dans les dix jours, et que je te mets une petite dérogation, c'est faisable [26]. »

A la voilerie, le skipper décroche le téléphone et appelle sa garde rapprochée, les marins Halvard Mabire et Lionel Lemonchois : « Eux, pense-t-elle, peuvent m'empêcher de faire une connerie. » Réponse des fidèles : « C'est encore une opération commando à la Chabaud, mais c'est un bon bateau. » Reste quand même à le voir, ce voilier ! La navigatrice se

fait prêter une voiture par l'amie de VDH et file aux Sables-d'Olonne. A Port-Olona, la première rencontre ne relève pas du coup de foudre. Mais le monocoque est en bon état, sans surprise. Il vient d'arriver, convoyé depuis la Grande-Bretagne par Alan Wynne-Thomas et un marin encore inconnu : une jeune Anglaise du nom d'Ellen MacArthur.

Le lundi matin, Catherine Chabaud appelle le directeur de la communication de Whirlpool. La marque d'électroménager est son partenaire depuis quelque temps sur son projet de Whitbread. Mais elle ne peut, seule, assurer le financement d'un bateau pour le Vendée Globe. Du moins dans des conditions normales. Là, il y a une occasion à saisir. « Donne-moi jusqu'à vendredi », demande Amaury Finaz de Villaine, le directeur de la communication et du marketing de la marque. Une petite semaine à attendre. Cinq jours pendant lesquels le rêve est possible, mais pas certain. Le skipper en profite pour tout préparer, « au cas où ». Le vendredi, à 18 heures, le téléphone sonne. «J'ai une mauvaise nouvelle, lui annonce le responsable de Whirlpool, on va te suivre ! » Un mois plus tard, le monocoque rouge se balance doucement dans le port des Sables-d'Olonne. Catherine Chabaud est stressée car il reste mille détails à régler. Mais elle en a tant rêvé, de cette course!

Tous les concurrents ne partagent pas cet enthousiasme. A bord de *Geodis*, Christophe Auguin ne s'inquiète pas de l'état de préparation de son monocoque : son plan Finot-Conq — encore un — n'attend que le coup de canon du départ pour montrer son potentiel. Petit, mince, les cheveux frisés et le regard accrocheur, le Granvillais porte l'étiquette de grand favori. Son palmarès parle tout seul : vainqueur de la course du *Figaro* en 1986 et, surtout, à deux reprises, comme Philippe Jeantot, du tour du monde en solitaire avec escales, le Boc Challenge ! Il détient également le record du monde de vitesse en monocoque sur vingt-quatre heures en solitaire, avec 350,9 milles, et le même en équipage, avec 447,5 milles. Malgré tout cela, le skipper de *Geodis* est anxieux. Ce qui l'inquiète? La course elle-même. Contrairement à ce qu'il affirme dans les médias, il n'a pas envie de partir. Mais alors, pas du tout...

Cette course, il ne l'a jamais aimée. En 1989, il est pourtant présent aux Sables-d'Olonne quelques jours avant le départ de la première édition. Mais

c'est par pur intérêt professionnel : il prépare alors le Boc et souhaite observer les solutions techniques choisies sur les voiliers du Vendée Globe. Sans, à aucun moment, souhaiter s'y aligner : « La navigation, pour moi, c'était d'aller d'un point A à un point B, raconte-t-il aujourd'hui. Une compétition à la voile où tu ne t'arrêtes pas, je pensais que c'était la plus grande connerie qu'on puisse imaginer. L'exploit pour l'exploit [27]. » En 1992, quand Christophe Auguin discute contrat avec son sponsor, il émet un souhait : disputer une nouvelle fois le Boc. Alain Bréau, le directeur général du groupe Sceta-Calberson, n'hésite pas longtemps pour accepter la demande de son coureur. Mais son accord est conditionnel : « OK, dit-il, mais j'aimerais qu'on ajoute le Vendée Globe 1996-1997 à ton programme. » Christophe Auguin prend vingt-quatre heures pour réfléchir. Et, finalement, accepte. « Je me disais que cette course ne durait après tout que trois mois, explique-t-il. En contrepartie, j'obtenais un contrat de cinq ans, et donc une grosse tranquillité financière [28]. » Dans un milieu où la chasse au sponsor occupe parfois les skippers à plein temps, la décision du Normand se comprend facilement.

En 1995, après la victoire dans le Boc, le monocoque du Granvillais doit entrer en chantier pour des modifications. Un changement de nom est également programmé depuis que Sceta-Calberson a rejoint le groupe Geodis. Pour Auguin, le compte à rebours commence pour le Vendée Globe. Et il ne le vit pas bien. « Quand tu n'es jamais allé dans le Grand Sud en solitaire, tu ne sais pas ce qui t'attend, explique-t-il aujourd'hui. Quand tu y es passé plusieurs fois comme moi, c'est encore pire [29]. » A l'été 1995, lors d'une balade à Chausey, il se confie à son amie Isabelle Autissier, elle aussi inscrite au tour du monde : « On n'y va pas, Zaza, je ne veux pas y aller ! On va mourir, Zaza [30] ! » Son malaise est encore plus grand quand il arrive aux Sables-d'Olonne, une dizaine de jours avant le départ. Il a beau assurer officiellement que « le Globe, c'est un point de passage obligé dans une carrière. Il faut en faire un dans sa vie [31] », annoncer aussi que c'est son ultime circumnavigation en solitaire, le skipper est pris d'une angoisse terrible. Et si c'était, vraiment, son dernier tour ? Tous les soirs, il se retrouve à partager des whiskies avec un autre coureur, aussi angoissé que lui : Gerry Roufs. « Je pense qu'on était les seuls à avoir la notion du danger[32], dit aujourd'hui le Granvillais. J'ai vu des tempêtes en Atlantique

Nord, et c'était déjà gros. Toi qui es déjà allé dans le Sud, dis-moi, c'est encore plus gros ? » lui demande Roufs lors de leurs interminables soirées dans les bars de la Chaume qui se finissent au Galway, l'un des hauts lieux de Port-Olona. « Oui, c'est plus gros, répond Auguin. On peut ne pas en revenir ? s'inquiète le Canadien. — Oui, on peut ne pas revenir... Ressers-moi un whisky [33] », conclut le skipper de *Geodis.*

Mais l'anxiété du Normand n'est pas comprise par tout le monde. Si Isabelle Autissier, la complice de longue date, est consciente du malaise de son ami, Philippe Jeantot ne perçoit que de l'agressivité à son égard. Et il ne comprend pas, dit-il, ce qu'il a bien pu faire à Auguin. Les rapports entre les deux hommes sont d'autant plus tendus qu'Auguin est, avec Autissier et Thierry Dubois, skipper de *Pour Amnesty International,* le meneur des revendications des coureurs. Et elles sont nombreuses.

Premier point de désaccord : le suivi médical. Encore une fois, Jean-Yves Chauve est mobilisé. Il a trouvé 60 000 francs (un peu plus de 9 000 euros) auprès de différents laboratoires et a préparé une valise-pharmacie pour tous les solitaires. A l'intérieur du bagage, outre une centaine de médicaments, les skippers trouvent une posologie pour chaque produit comme des indications en cas de petits bobos et un mode opératoire s'ils ont besoin d'assistance. Un outil apprécié par tous les solitaires. Mais le médecin en a assez d'être bénévole. Pendant quatre mois, il va devoir rester à proximité de son téléphone et de son ordinateur pour répondre rapidement à toutes les questions et urgences. Quatre mois d'astreinte, sans week-ends ni vacances. Et il souhaite, logiquement, être dédommagé pour cela. « Etre bénévole, cela dévalorise mon travail, estime-t-il aussi. Alors que je prends quand même beaucoup de responsabilités [34] ! » Mais Philippe Jeantot repousse la demande de Chauve : « Je n'ai pas d'argent », assure-t-il comme toujours. Autre bisbille entre coureurs et organisateur, les fichiers météo que la course est censée fournir aux concurrents. Si Philippe Jeantot, avec Météo France, s'est engagé à fournir trois fichiers quotidiens, la transmission reste à la charge des concurrents. Un fardeau financier jugé trop lourd pour les petits budgets. Troisième litige, enfin : certains points de passage obligatoires qui semblent inutiles aux concurrents. Autant de revendications qui rappellent celles formulées quatre ans auparavant...

Quelques jours avant le départ, une réunion est organisée à la demande des coureurs. Avant de s'y rendre, Didier Munduteguy, le skipper de *Club 60eSud*, prévient Isabelle Autissier : « Tu verras, tout ce qui ne coûte rien, on l'aura. Tout ce qui coûte des ronds, on ne l'aura pas [35]. » La discussion est vive. Jeantot cède rapidement sur les points de passage, mais reste intransigeant à propos des fichiers météo et du suivi médical : tout ce qui coûte de l'argent... Il se contente de rappeler aux solitaires qu'ils peuvent contacter Saint-Lys Radio en cas de problème médical. En clair, il leur demande de se satisfaire de l'assistance gratuite fournie à tous les marins par l'Etat. Jean-Yves Chauve est écœuré. Depuis le premier Vendée Globe, il travaille sans compter — et sans recevoir. Il vit le refus de l'organisateur comme une marque d'ingratitude inacceptable et veut tout laisser tomber, mais les coureurs le retiennent. Ils ont une idée : en parler à la presse.

Dès le lendemain, *Libération*, proche de la bande à Autissier, évoque le mécontentement des coureurs. Avant midi, la Rochelaise reçoit un appel du bras droit de Philippe de Villiers, Jean-François Dejean : « Il faut qu'on se voie, qu'est-ce que c'est que cette histoire [36]? » La réunion a lieu dans les bureaux de l'entreprise de sellerie de Jacques Ruchaud, l'adjoint chargé du nautisme à la mairie des Sables-d'Olonne, en face de Port-Olona. Sans Philippe Jeantot. Les coureurs posent leurs conditions : ou l'on trouve une solution, ou les marins expliquent dans la presse que le Vendée Globe se moque du suivi médical des skippers comme de leur sécurité, liée aux informations météo. Deux jours plus tard, le problème est réglé. L'organisation enverra un fichier météo quotidien gratuitement. Et Jean-Yves Chauve reçoit une proposition de financement : 100 000 francs (environ 15 000 euros) pour assurer l'assistance médicale, en plus des 50 000 francs (environ 7 500 euros) versés par les Thermes marins de Saint-Malo. Philippe de Villiers se souvient bien de cet épisode. « Un samedi après-midi, lors d'une conférence de presse, il y a eu du grabuge entre Jeantot et les skippers, devant les journalistes locaux. On était au bord du clash, les coureurs menaçaient de ne pas partir. Dans mon esprit, c'est Philippe qui avait raison et les skippers qui étaient des enfants gâtés. Mais c'est à ce moment-là que nous nous sommes rendu compte qu'il n'était pas l'organisateur idéal. Nous étions le sponsor principal, nous avons dû remettre au pot et, en plus, mettre de l'huile dans les rouages [37] ! »

Tout cela agace profondément Jeantot. Même s'il a croisé certains des concurrents lors de son troisième Boc, en 1991-1992, le Vendéen ne connaît pas vraiment cette génération de marins. Stakhanoviste, il aligne les heures au bureau et se concentre sur son travail d'organisateur, sans voir l'intérêt du contact humain avec les skippers : « Certains m'ont reproché de ne pas avoir bu une bière avec eux ! s'étonne-t-il encore aujourd'hui. Comme si j'avais le temps! J'avais l'impression de faire beaucoup plus que cela pour la course. Je les ai vus dans des réunions avec les journalistes mais, individuellement, c'est vrai, je n'ai pas pris le temps de les fréquenter. Je pensais que j'aurais largement le temps de parler avec eux, ensuite, lors des vacations radio [38]. L'incompréhension grandit au fil des jours avec ces marins dont il ne s'explique pas l'attitude à son égard. Ni même toutes les demandes : « Moi, je n'ai jamais été agressif, dit-il. Je ne cherche pas à faire la révolution partout où je passe. C'est surprenant de voir des gens qui ont la chance d'être là et qui manifestent un tel esprit revendicard, style manif. Ils sont en déphasage par rapport à l'image que les gens ont d'eux. On attend des héros, on va célébrer leur bravoure, et eux ils réclament des sous [39]. »

Le dimanche 3 novembre, ils ne sont plus que quinze officiellement en partance. Sans budget complet, Eric Cadro a finalement jeté l'éponge. Quant à Raphaël Dinelli, il s'apprête à prendre le départ en pirate : son parcours de qualification n'a pas été accepté par le comité de course. Sur les pontons, l'heure est aux embrassades. La foule occupe les digues, encadrant la sortie des bateaux de part et d'autre du chenal. A bord de l'ancien bateau de Christophe Auguin et d'Yves Parlier, Marc Thiercelin n'en revient pas. Cela a été dur de trouver les moyens d'être là : mille six jours de recherche de sponsors, et 275 000 kilomètres en voiture ! Trois ans de travail incessant avant de décrocher l'accord du Crédit Immobilier de France et de quelques autres partenaires. Sa récompense commence en sortant du port. «Normalement, je n'aime pas l'état d'esprit des autres au départ : moi, je suis content de partir et leur regard me fout le bourdon, explique le marin. Mais là, c'est incroyable ! La digue, avec tout ce monde, ça calme... C'est à la hauteur de l'événement [40].» Christophe Auguin et Gerry Roufs, eux, naviguent tranquillement en deuxième rideau, un peu sous-toilés, pour ne

pas risquer d'accrocher un autre bateau. Coup de canon. C'est parti. Il ne faut que trois secondes à *Votre nom autour du monde* et Bertrand de Broc pour franchir la ligne. Rendez-vous aux Sables-d'Olonne dans trois à quatre mois.

Le dernier concurrent passé, le comité de course enlève les bouées sans attendre. Raphaël Dinelli et son *Algimouss* arrivent. Pas question qu'ils franchissent les marques de parcours officielles.

1 *Le Figaro Magazine,* 30/04/1994.

2 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

3 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

4 Entretien des auteurs avec Philippe Jeantot, le 10/06/2004.

5 Compétition de planche à voile en salle.

6 Le maire des Sables-d'Olonne assure aujourd'hui n'avoir jamais été au courant de cette démarche, et n'avoir jamais souhaité remplacer Philippe Jeantot : « Le Vendée Globe, c'était sa course », nous a-t-il déclaré le 5/07/ 2004.

7 Entretien avec les auteurs, le 22/07/2004.

8 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

9 Par ordre alphabétique : Christophe Auguin (*Geodis*), Isabelle Autissier (*PRB*), Bertrand de Broc (*Votre nom autour du monde),* Tony Bullimore (*Exide Challenger*), Eric Cadro (*Zen*), Catherine Chabaud (*Whirlpool-Europe* 2), Raphaël Dinelli *(Deux mains pour l'enfance,* qui deviendra Algimouss), Thierry Dubois *(Pour Amnesty International),* Eric Dumont *(Café Legal-Le goût),* Nandor Fa (*Budapest*), Pete Goss (*Aqua Quorum),* Hervé Laurent *(Groupe LG Traitmat*), Didier Munduteguy (*Club 60e Sud*), Yves Parlier (*Aquitaine Innovations),* Patrick de Radiguès (*Afibel*), Gerry Roufs (Groupe LG 2) et Marc Thiercelin (*Crédit Immobilier de France*). 26 janvier 1993.

10 *La* lettre de Course Au Large, n° 95, 26 janvier 1993.

11 *Vendée Globe, le grand souffle,* Jean-Yves Montagu, Albin Michel, 1993, p. 145.

12 Un voilier conçu par les mêmes architectes pour la Whitbread 1993-1994.

13 *Vendée Globe, le grand souffle, op. cit.,* p. 145.

14 Entretien des auteurs avec Bertrand de Broc et Frank Opperman, fils de Pierre Opperman (décédé), le 19/03/2004 et le 13/02/2004.

15 *Ibid.*

16 Entretien des auteurs, le 13/02/2004 avec Frank Opperman.

17 Entretien avec les auteurs, le 19/03/2004

18 Entretien avec les auteurs, le 19/03/2004.

19 *Ibid.*

20 Dériveur olympique de 4,70 mètres de long.

21 Créée en 1993, la Route du Café relie Le Havre à Carthagène, en Colombie, jusqu'en 1999. Depuis 2001, elle arrive à Salvador de Bahia, au Brésil. Elle se court en double et a pris le nom de Transat Jacques Vabre, son sponsor, depuis 1995.

22 Entretien avec les auteurs, le 11/05/2004.

23 *Ibid.*

24 Entretiens des auteurs avec Catherine Chabaud, le 17/01/2004, et Jean-Luc Van den Heede, le 13/05/2004.

25 Entretien des auteurs avec Catherine Chabaud, le 17/01/2004.

26 *Ibid.*

27 Entretien avec les auteurs, le 29/04/2004.

28 *Ibid.*

29 *Ibid.*

30 Entretien des auteurs avec Isabelle Autissier, le 11/02/2004.

31 *Tempête autour du monde*, Martin Couturié et Philippe Joubin, D.B.W-ÉDITIONS du Rocher, 1997, p. 27.

32 Entretien avec les auteurs, le 29/04/2004.

33 *Ibid.*

34 Entretien avec les auteurs, le 6/02/2004.

35 Entretien des auteurs avec Isabelle Autissier, le 11/02/2004.

36 Entretiens des auteurs avec Isabelle Autissier, le 11/02/2004, et Christophe Auguin, le 29/04/2004.

37 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

38 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

39 *Libération*, 30/10/1996.

40 Entretien avec les auteurs, le 26/02/2004.

Chapitre 8

AVIS DE TEMPÊTE

Que sait-on, à terre, d'une tempête en mer ? Pas grand-chose. Quelques mots au journal télévisé. L'annonce d'un naufrage, de temps à autre. Des souvenirs d'un séjour en bord de mer, un jour de grand vent. Le sentiment confus que ça ne doit pas être une partie de plaisir, que cela peut même se révéler effrayant. Mais sinon? Peut-on seulement imaginer ce qu'écrit Christophe Auguin trente-six jours après son départ des Sables-d'Olonne, après trois dépressions en une semaine dans les quarantièmes rugissants : « A l'extérieur, le monde est uniformément gris. On ne voit pas à plus de 400 mètres et on ne peut pas distinguer la mer du ciel. C'est comme une sorte de tunnel. On devine seulement des vagues énormes autour du bateau (...). Nous sommes dans un monde tellement hostile (...). La mer passe par-dessus le bateau, remplissant le cockpit de 500 à 800 litres d'eau, un peu comme un jouet balayé par un rouleau sur une plage. Nous n'allons pas sortir indemnes de cette course. On en reviendra forcément marqués et le regard que je pourrai poser sur la vie à mon retour sera modifié. Il me faut une journée pour me remettre après le passage de chaque dépression. J'en sors en état de choc, comme après un accident de voiture[1].»

Geodis est en tête du troisième Vendée Globe avec une avance confortable depuis les abandons successifs d'une partie de ses concurrents. Car la descente de l'Atlantique a fait des dégâts chez les solitaires. Le Budapest de Nandor Fa s'est frotté à la coque d'un cargo panaméen qui a refusé de dévier sa route : retour au port, bateau hors d'usage. Didier Munduteguy abandonne au bout de quelques jours en raison de problèmes de structure sur *Club 60^{e}Sud*. Eric Dumont doit réparer la coque de *Café Legal-Le goût*, fortement abîmée suite, sans doute, à un choc avec un objet flottant. Après un démarrage en trombe, Yves Parlier cumule les problèmes techniques, avant qu'un growler ait raison de son safran à l'entrée de l'océan Indien. Isabelle Autissier, un moment en tête de la course, s'arrête à Capetown, son safran également brisé. Thierry Dubois connaît les mêmes

problèmes à bord de *Pour Amnesty International*, avec les mêmes conséquences : après l'escale pour réparer, le tour du monde ne peut se poursuivre que hors classement.

Cinq semaines après le départ, la route est dégagée pour Christophe Auguin. Sauf avarie, le seul à pouvoir encore l'inquiéter est Gerry Roufs, sur *Groupe* LG 2, un quasi-sistership de son *Geodis*. Mais le Canadien est loin derrière. Le double vainqueur du Boc gère son avance dans un océan qu'il abhorre : « C'est psycho-logiquement que l'Indien est le plus dur, raconte-t-il. (...) En quinze jours, j'ai eu cinq dépressions méchantes. Les deux premières ça va à peu près. La troisième, tu la vois arriver avec appréhension. La quatrième, t'en as déjà marre. La cinquième, c'est l'enfer... Tu prends des coups, le vent cogne, la mer cogne, le bateau cogne. Et toi tu cognes partout. En fait, ça ressemble à une série d'accidents de bagnole. C'est comme si tu avais un accident et qu'on te dise : " N'oublie pas que dans deux jours, tu en reprends un autre. Et puis dans cinq jours, il y en aura encore un, un peu plus violent... " C'est vraiment dur à supporter [2].»

Loin derrière *Geodis*, Catherine Chabaud, Patrick de Radiguès, Raphaël Dinelli et l'Anglais Pete Goss entrent dans le Sud à leur tour. Pour eux, le tour du monde est avant tout une aventure personnelle. Ils visent simplement l'arrivée aux Sables-d'Olonne, pas la victoire, et la solidarité joue à plein entre les quatre marins. Deux fois par jour, ils se donnent rendez-vous pour discuter par radio, attaquant l'océan Indien avec un esprit d'équipe. Victime de sérieuses avaries de communication et de radar, le Belge Radiguès, un ancien champion de moto reconverti dans la voile, reçoit un coup de main précieux de Dinelli : le « pirate », qui le devance d'une dizaine de milles, lui indique par VHF la route à suivre pour éviter les icebergs. Chabaud, elle, distille sa bonne humeur et son bonheur d'être là. Le skipper de *Whirlpool-Europe* 2 se replonge dans *La Longue Route* de Bernard Moitessier et profite des moments plus calmes pour faire du pain : « Cela sentait bon dans tout le bateau, dit-elle. Ce genre de petits plaisirs, dans les endroits que nous traversons, revêt une importance insoupçonnée [3]. » Pete Goss, enfin, plonge plein sud pour raccourcir la distance jusqu'au Horn. Son bateau, *Aqua Quorum*, est le plus petit de la course : avec ses 50 pieds, il rend plus de 3 mètres aux autres concurrents [4] et ne peut espérer les

mêmes pointes de vitesse. Alors il tente de raccourcir sa route, malgré le danger des glaces. Malgré, aussi, la douleur persistante à son coude gauche. Depuis plusieurs semaines, Goss essaie, en liaison avec le docteur Chauve, de trouver un moyen de soigner son articulation qui le fait de plus en plus souffrir. Sans succès. « Il y avait de bons et de mauvais jours, racontera-t-il. Le bateau avait besoin de réglages permanents et la plupart des boulots, comme changer les voiles sur le pont avant, demandaient les deux mains. J'essayais de m'en tirer avec une seule, mais je perdais parfois mon équilibre et j'étais obligé d'attraper quelque chose pour ne pas tomber. Ces mouvements soudains étaient ceux qui déclenchaient les pires douleurs. J'apprenais à vivre avec du mieux que je pouvais [5]. » L'ancien officier des Royal Marines au physique de jeune premier est dur au mal. En 1992, il a été chargé par la Navy de l'entraînement de plus de cent cinquante amateurs participant au British Steel Challenge, une course autour du monde en équipage contre les vents et les courants dominants. Une régate pour masochistes, où il skippait un des bateaux.

Alors que Noël se prépare à terre, le baromètre baisse avec une rapidité inquiétante dans le Grand Sud. 36 hectopascals en vingt-quatre heures, avec une accélération pendant les douze dernières heures. Catherine Chabaud prévient le petit groupe de la vacation radio qu'elle traverse une zone dépressionnaire qui ne tardera pas à les rattraper. Dans la nuit, le vent monte. 40, 50, 60, 70 nœuds dans les rafales. 130 kilomètres à l'heure. A bord d'*Algimouss*, Dinelli est d'abord fasciné par le spectacle : la mer est blanche, le vent hurle. Sous tourmentin [6] seul, le bateau marche encore à près de 20 nœuds dans les surfs. C'est pour vivre cela qu'il a tout fait pour s'aligner au départ du Vendée Globe.

Ancien commercial, major de promotion à l'Ecole nationale de voile de Quiberon, Raphaël Dinelli, 28 ans, est devenu moniteur de voile pour concilier son métier et sa passion. Doué pour le bricolage, il travaillait au chantier naval où Titouan Lamazou rénovait son bateau, sur le bassin d'Arcachon, et y a attrapé le virus du Vendée Globe. L'apprenti solitaire a fait ses classes dans la Solitaire du *Figaro*: quatorzième de l'édition 1993, un bon résultat pour une première participation, vingt-cinquième en 1994, il décroche une très belle dixième place en 1995. Un résultat déterminant : au

départ de la course, Philippe Poupon a promis de lui louer son ketch *Fleury Michon X* s'il termine parmi les dix premiers. Le projet Vendée Globe commence.

Mais le sponsor principal de Dinelli, une chaîne de salons de coiffure, se retire au dernier moment et c'est finalement Bertrand de Broc qui achète le bateau de Poupon. En mars 1996, Dinelli convainc Philippe Jeantot de lui confier *Crédit Agricole IV*, qui dépérit au ponton, alors qu'il n'a pas encore de commanditaire. La refonte du voilier commence alors chez Mag, mais le chantier refuse de livrer sans être payé. Jeantot accepte de se porter caution. Dinelli, lui, se bat pour trouver des sponsors. Rien à faire. A quinze jours du départ, le P-DG d'Algimouss, une société qui commercialise des produits de nettoyage, signe un accord de sponsoring pour 1 million de francs (environ 150 000 euros). Commence alors un imbroglio financier et juridique entre les deux hommes, qui ne se dénouera qu'après la course par l'intermédiaire de leurs avocats. Huit ans plus tard, le double vainqueur du Boc s'échauffe encore en évoquant cette histoire : « Le départ approchait, et j'ai compris que je m'étais fait avoir, estime-t-il. J'étais bien obligé de le laisser partir [7]... »

A un détail prés : Dinelli n'a pas eu le temps de faire sa qualification dans les règles. Magnanime, le comité de course accorde une dérogation au jeune navigateur et lui demande d'aller virer le phare du Fastnet, au sud de l'Irlande, puis revenir aux Sables-d'Olonne. Problème : le départ est dans une semaine! Le skipper part en catastrophe mais, pris dans le mauvais temps face à des vents de 50 nœuds, revient sans avoir viré le phare irlandais. Le jury reste sur sa position. Pour Jeantot, la situation est inconfortable. Il estime Dinelli capable de s'aligner, et s'avoue prêt à accorder une dérogation. Mais sa position est délicate : propriétaire du bateau, il est juge et partie. D'autant que, l'organisateur ne l'ignore pas, le sponsor a conditionné son soutien financier au départ de Dinelli. La tension monte à Port-Olona. Marc Lombard, qui a redessiné une quille pour l'ex-*Crédit Agricole IV*, est hors de lui et s'accroche avec Sylvie Viant, la présidente du comité de course, représentante de l'UNCL[8]. Lui aussi sait qu'il ne sera pas payé si *Algimouss* ne s'élance pas le dimanche 3 novembre.

La veille du départ, l'ultime briefing se prépare. Raphaël Dinelli a fait appel[9] de la décision devant un jury de la Fédération française de voile

(FFV). L'appel étant suspensif, il est décidé à partir avec les autres concurrents. Sylvie Viant joue alors son va-tout et fait savoir à Jeantot : « Si Dinelli assiste à la réunion et qu'il est en course, je ne fais pas le briefing et l'UNCL se retire immédiatement du Vendée Globe, sans donner le départ [10]. » L'organisateur cède. Mais, de son côté, le skipper d'*Algimouss* n'a guère le choix : il annonce qu'il s'élancera quand même à la suite des autres bateaux, mais hors course. Philippe Jeantot fait ce qu'il peut pour son protégé : il assure au coureur sa présence dans les communiqués du Vendée Globe, avec la mention « hors classement ». Dinelli met donc les voiles quinze minutes après tout le monde, en « pirate » dira la presse. Mais qu'importe. Aujourd'hui, il est dans le Grand Sud. Son rêve est devenu réalité. Même si les conditions sont pires que tout ce qu'il aurait pu imaginer...

Jamais il n'a vu une telle mer. Furieuse. Démontée. Soudain, une vague embarque *Algimouss* et le couche, le mât dans l'eau. Puis, le bateau se redresse, avant de se coucher à nouveau quelques vagues plus tard. Secoué, le skipper enfile son ciré et part à l'avant affaler le tourmentin. Le monocoque continue à sec de toile. A 7 h 46, le mercredi 25 décembre, le PC course du Vendée Globe reçoit un télex de Raphaël Dinelli : VENT PLUS DE 60 NŒUDS ET DES RAFALES TERRIBLES 70 NDS. 2 CHAVIRAGES RESTE COUCHÉ PLUSIEURS MINUTES. BEAUCOUP DE DÉGÂTS INTÉRIEURS TOUT EN VRAC COMPLET SUR LE PONT, LE MÂT EST TOUJOURS LÀ. POUR MOI TOUT VA BIEN SAUF GROS CHOC SUR JAMBE DROITE. À PLUS TARD POUR + D'INFO. LA MER EST BLANCHE ÇA FUME DE PARTOUT ET C'EST PAS DU TOUT FUN. À SEC DE TOILE 18 NDS DANS LES SURFS ET LE BATEAU SE COUCHE ENCORE. C'est le dernier message en provenance d'*Algimouss*.

La suite va entrer dans la légende du Vendée Globe.

Pour freiner le bateau, Dinelli laisse filer des bouts à l'arrière. Soudain, une vague s'empare à nouveau du monocoque et l'emporte dans un surf qui n'en finit pas, avant de le renverser comme un jouet. Le bateau se retourne, quille en l'air, avant de s'écraser au pied d'un véritable mur liquide. Le choc est terrible. A l'intérieur, la cabine est dévastée. Toute l'électronique est hors

d'usage. Trois des six cloisons étanches sont cassées. Les hublots sont fissurés. Le mât est brisé mais, encore relié au bateau par les haubans, il perfore le pont. L'eau glacée envahit le navire. Raphaël Dinelli enfile sa combinaison de survie et récupère ses balises de détresse.

Lors du dernier briefing des skippers, la veille du départ du Vendée Globe, Christophe Auguin avait posé une question qui avait fait sourire : « Et si un touriste se trouve en perdition, devrons-nous nous porter à son secours [11]? » Tout le monde avait compris l'allusion au coureur « hors classement », Raphaël Dinelli. Et la boutade, dont la réponse était évidente pour un marin, est devenue réalité ! Le signal des balises est reçu par le PC course, à Paris, vers 13 heures, le 25 décembre. Philippe Jeantot tente de contacter les marins les plus proches d'*Algimouss*. D'après les positions fournies par Argos, Patrick de Radiguès, qui suivait sur *Afibel*, navigue à 82 milles de la position de l'appel de détresse. Mais le Belge n'a pas résolu ses problèmes de communication et reste injoignable. A 13 h 50, Jeantot prépare un télex demandant à Pete Goss, qui devançait Dinelli, de se dérouter vers *Algimouss*.

Goss est pris dans la même tempête. Son *Aqua Quo*rum vient d'être couché à trois reprises quand il entend le bip caractéristique du standard C annonçant l'arrivée d'un nouveau message. C'est un SOS retransmis par le Marine Rescue and Contrôl Centre [12] (MRCC) de Canberra, en Australie, pour le navire Algimouss. Pete Goss ne réagit pas tout de suite : pendant les discussions radio, les skippers s'appellent toujours par leurs prénoms, jamais par le nom des bateaux. En vérifiant la position sur la carte, Pete Goss se rend compte qu'il est à moins de 160 milles du bateau en détresse : « Mais qui sont ces types pour venir naviguer par ici ? pense-t-il. Pauvres gars, j'espère qu'ils ne sont pas loin des côtes. » Le bip de l'ordinateur résonne de nouveau. C'est un message de Philippe Jeantot. L'Anglais comprend alors que le signal de détresse vient d'un concurrent du Vendée Globe : Raphaël Dinelli. L'organisateur demande à Goss s'il peut se dérouter. Le solitaire jette un œil sur sa carte : si *Algimouss* est à 160 milles dans l'ouest-nord-ouest, il faudra remonter au vent dans d'atroces conditions, contre la tempête, pour le rejoindre. «Mais il fallait que j'y aille, je le savais, écrira le Britannique. C'était simple; la décision avait été prise

pour moi il y a très longtemps par une tradition maritime. Quand quelqu'un est en danger, il faut l'aider[13]. »

Combien de temps Pete Goss reste-t-il assis à sa table à cartes, sans bouger, sans dire un mot? Trente secondes, peut-être une minute. Il réalise ce qu'il va devoir faire et a l'estomac noué. Les questions assaillent son esprit : *Aqua Quorum* sera-t-il capable de résister à une telle épreuve sans se briser ? Comment remonter au vent dans de telles conditions? Il pense aux conséquences de sa décision, à sa famille, Tracy et leurs trois enfants, son bateau, sa vie... «Je savais que je devais rester fidèle à ma morale et mes principes. Que ne pas faire demi-tour, quelles qu'en soient les conséquences, ne serait pas un service à rendre à moi-même, ma famille et l'esprit de la mer [14]. » Il écrit un court fax à Jeantot : « Philippe, j'ai 55-60 nœuds de vent. Mer très vicieuse. Je viens de chavirer trois fois à nouveau. Je ne peux pas faire route directe. Ici, c'est très mauvais [15]. » Puis il sort dans le cockpit et prépare sa manœuvre.

Elle se passe étonnamment bien. Mais, dans sa précipitation, Pete Goss sort sans enfiler ses polaires les plus chaudes et se retrouve à grelotter. Le skipper anglais revient à l'intérieur pour tenter de se préparer du thé et manger quelque chose. Il sent l'hypothermie arriver mais il n'a pas droit à une telle faiblesse : la vie de Dinelli est en jeu. Il enfile ses polaires par-dessus ses vêtements mouillés et tente de se réchauffer. La mer ne lui laisse aucun répit. Impossible de faire bouillir de l'eau. Il essaye alors de se reposer dans la bannette. Le bateau est régulièrement couché par les vagues alors qu'il progresse à 8 nœuds en remontant au vent dans ce qui ressemble à un champ de mines.

Algimouss a mis trois heures à revenir à l'endroit. Le temps que le mât se libère et permette à la quille de jouer son rôle. Mais, quand Dinelli sort, c'est un paysage de désolation qui s'offre à lui. Le pont a été littéralement rasé et des vagues de 10 mètres le balaient régulièrement. L'intérieur, lui, est à moitié empli d'eau : seuls les deux compartiments avant étanches sont intacts, et le bateau s'enfonce par l'arrière. Le cockpit est en partie arraché. Et les vagues continuent à s'abattre sur le voilier meurtri. Quand le skipper décide d'embarquer dans son radeau de survie, il le découvre dérivant à une cinquantaine de mètres de la coque. L'eau, la nourriture et les fusées de

détresse dispa-raissent avec le canot. La situation est dramatique : sur le pont submergé par les déferlantes, Dinelli passe la nuit à lutter contre les vagues, l'engourdissement, le froid. Les yeux, la bouche, le nez, tout son visage est brûlé par le sel. Il ne sent plus ses pieds. Les minutes durent des heures. Le marin a croché son harnais sur le pont, et il tente de rester debout quand les vagues déferlent sur le bateau dévasté. Sous la pression, l'eau glacée s'infiltre dans la combinaison de survie. « Je pense à la mort : mon bateau est en train de couler, je n'ai plus de radeau, je suis trop loin pour un hélicoptère et, si un avion arrive, il ne pourra de toute façon pas m'hélitreuiller, raconte-t-il. (...) Je sais qu'il faut que j'arrive à être toujours actif, mais j'ai tellement faim, soif et sommeil. Je n'ai qu'une envie : me poser, me coucher. Mais il faut tenir, lutter sans cesse contre la mort. Mon corps est vide et c'est ma tête, mon esprit qui le dirige (...). Il ne faut pas lâcher une seconde. Toujours lutter, lutter. Je sais que le bateau est à bout et moi aussi [16]. »

Pete Goss se rapproche doucement de la position d'*Algimouss*. Le skipper britannique se bat toujours contre les éléments. Le 26 décembre au matin, il envoie ce télex à Philippe Jeantot : « Philippe, désolé d'avoir été aussi silencieux, cela a été de la survie toute la nuit. Je chavire toutes les demi-heures, avec des vagues énormes par le travers. Le vent mollit un peu, mais j'ai des dégâts à bord. Le mieux que je puisse faire en ce moment, c'est à 5 nœuds au 340 alors qu'il faudrait faire cap au 318. Je pousse le bateau autant que je peux et j'espère pouvoir accélérer bientôt. Pete[17]. » Toute la journée, le marin manœuvre pour aller toujours plus vite alors que les conditions s'améliorent à peine. Dans ses télex au PC course, il réclame le maximum d'informations météo, la dernière position connue d'*Algi-mouss*, mais n'évoque jamais ce coude qui continue à le lancer douloureusement. Les sauveteurs australiens lui confirment qu'un avion l'aidera à localiser Dinelli dès qu'il sera sur zone.

Le matin même, un avion du MRRC a survolé le Français et lâché deux canots de sauvetage reliés par une corde, à 500 mètres du voilier. Les récupérer demande des efforts monstrueux au naufragé, épuisé par une journée et une nuit dans des conditions terribles, à lutter contre chaque vague, à résister au froid qui envahit ses membres. Une fois dans un des

canots, il cherche de la nourriture et de l'eau. Mais rien. Tout est stocké dans les flotteurs enserrant le cordage qui relie les deux radeaux. C'est écrit à l'entrée de l'engin de sauvetage et Raphaël Dinelli ne s'en aperçoit pas. Il décide alors de retourner sur *Algimouss* pour récupérer de quoi manger et boire. Mais ouvrir les panneaux encore en place accélère le processus d'enfoncement du bateau. Dinelli trouve des barquettes de plats cuisinés, mais pas d'eau. Au dernier moment il aperçoit... une bouteille de champagne ! Il remonte très vite dans le canot alors que son voilier, doucement, disparaît dans l'océan. Au-dessus de lui, les aviateurs australiens ont compris le manège de Dinelli et larguent des réserves d'eau avec un petit mot plus important que toutes les rations de survie : *Pete Goss 10 hours in the South*, « Pete Goss se trouve à dix heures de route dans le sud. »

Sur *Aqua Quorum*, le skipper a passé près de trois heures à recoudre sa grand-voile. En cousant, il se remémore les principes de base du secourisme. Après tout, il n'a aucune idée de l'état de Raphaël. Il ne sait même pas s'il est encore en vie. Une fois la voile réparée, il se prépare un thé chaud quand il entend un bruit d'avion. Par radio, les militaires de la Royal Australian Air Force l'informent qu'ils viennent de larguer un canot de sauvetage à Dinelli. Le Français semble aller bien, mais son monocoque est à fleur d'eau. Alors que Pete Goss note la dernière position d'*Algimouss*, il demande s'il y a d'autres bateaux engagés dans l'opération de sauvetage. Réponse des aviateurs : « Non, monsieur, tous nos espoirs reposent sur vous. »

Le lendemain matin, Raphaël Dinelli entend l'avion arriver vers lui. La nuit a été très difficile. Ses ennemis : le froid, bien sûr, mais aussi deux albatros qui menaçaient de crever son radeau alors qu'ils tentaient d'attraper les balises, accrochées à l'extérieur de l'engin de sauvetage! Le naufragé lutte contre le sommeil. Quand il voit l'avion lancer des fumigènes, il ne comprend pas tout de suite. Puis, à 100 mètres sur tribord, il aperçoit *Aqua Quorum*. Les fumigènes servent de repères à son sauveteur ! Encore quelques minutes et Goss, qui a réduit la toile au maximum pour approcher en douceur, accoste le canot de sauvetage. A sa grande surprise, Dinelli commence par lui passer ses balises et une bouteille de champagne ! Puis, le skipper anglais le hisse dans son cockpit. « Mon nouveau passager gisait

la face contre le pont et tentait de bouger, mais il était trop raide et frigorifié, racontera Pete Goss. (...) Je le retournai doucement pour voir un nez et deux yeux terriblement enflammés (...). Un faible *Thank you*... s'échappait de la combinaison de survie. Tout ce que je pouvais voir était ses yeux et je ne pourrai jamais les oublier. Je n'avais pas idée que des yeux pouvaient transmettre avec une telle profondeur le soulagement et la gratitude[18]. »

A 0 h 39, le 27 décembre, le CROSS Etel appelle le PC course installé à Port-Bénéteau, avenue de la Grande-Armée, à Paris. « Raphaël Dinelli est à bord d'*Aqua Quorum*. » Des applaudissements éclatent, certains sifflent, on s'embrasse. Philippe Jeantot appelle immédiatement l'amie de Raphaël Dinelli. A 1 h 06, un télex en provenance d'*Aqua Quorum* tombe à son tour : « Salut Philippe, je viens de recevoir mon plus beau cadeau de Noël. Raphaël est à bord. Il a très froid mais il n'est pas en hypothermie. Le moral est bon et il est heureux (...). Mais nous sommes très fatigués. Amitiés. Pete [19]. »

L'histoire n'est pas terminée. Quatre jours après son sauvetage, en route vers Hobart, en Tasmanie, où Pete Goss compte le déposer, Raphaël Dinelli demande sa fiancée Virginie en mariage. La jeune femme suggère Pete Goss comme témoin. Les deux hommes arrivent en Tasmanie le 7 janvier.

Revenu, selon sa propre expression, « d'une partie du pays des morts [20] », le naufragé a un atterrissage délicat. Parti en paria des Sables-d'Olonne, il faut qu'il perde son bateau dans le Grand Sud pour être reçu en héros par le Premier ministre australien. Ses rapports avec son sponsor sont très tendus. De retour en France, il est invité dans tous les médias, écrit un livre, mais passe aussi du temps chez un psychiatre de Villacoublay. « Il se prenait pour un héros, estime, sept ans après, Philippe Jeantot, qui a gardé une dent contre lui. On a eu l'impression que c'était lui qui avait sauvé Pete Goss [21]. » Un avis subjectif, vu le conflit opposant les deux Vendéens d'adoption à propos d'*Algimouss*, l'ex-*Crédit Agricole IV*. « Il ne m'a pas parlé pendant quatre ans, se souvient Dinelli. On a failli se mettre sur la gueule. C'est seulement lors du Vendée Globe 2000-2001 qu'il m'a resserré la main [22]. »

Son sauveur, Pete Goss, n'est pas oublié. Après son départ de Hobart, pour continuer la course, il est guidé à distance par Jean-Yves Chauve afin

d'inciser son coude de plus en plus douloureux. Le pus s'évacue pendant deux jours, et tout rentre dans l'ordre. Le dimanche 23 mars 1997, cent cinquante mille personnes attendent *Aqua Quorum* aux Sables-d'Olonne. Pete Goss est fait chevalier de la Légion d'honneur par Jacques Chirac et Member of the British Empire par la reine. Voilà un héros de plus dans la grande galerie du Vendée Globe.

Revenons à la course. Après le sauvetage de Dinelli, le répit est de courte durée. Le dimanche 5 janvier, neuf jours après l'exploit de Pete Goss, le CROSS Etel signale que quatre nouvelles balises de détresse ont été déclenchées par des concurrents du Vendée Globe! Deux par Tony Bullimore, sur *Exide Challenger*, et deux autres par Thierry Dubois, skipper de *Pour Amnesty International*.

La tempête a commencé dans la nuit du samedi au dimanche. *Exide Challenger*, à sec de toile, descend les vagues à plus de 20 nœuds. Et le vent monte encore. A la barre depuis plus de cinq heures, Tony Bullimore tente d'éviter la culbute, mais il a de plus en plus de difficulté à maîtriser les surfs de son monocoque. A 56 ans, avec une trentaine de transatlantiques et plus de 200 000 milles dans son sillage, le marin au physique de bulldog, ancien patron de boîte de nuit, n'est pourtant pas un débutant. Dans les années soixante-dix, il a été l'un des précurseurs du multicoque. La mer, il connaît. Mais ici, dans le Grand Sud, tout est disproportionné. Plus d'une fois, une déferlante se brise sur l'arrière avant de s'abattre sur le cockpit et le skipper, solidement harnaché. Bullimore passe la barre au pilote le temps d'aller se réchauffer et se reposer un peu.

Le Français Thierry Dubois navigue à quelques dizaines de milles seulement du Britannique, et il affronte les mêmes conditions. A 29 ans, il s'attaque au tour du monde pour la première fois, après s'être fait un nom en remportant la Mini-Transat trois ans plus tôt. L'anémomètre dépasse régulièrement les 70 nœuds et son voilier s'est, à deux reprises déjà, couché sur l'eau. Hors course depuis une escale au Cap pour cause de safran cassé, le skipper de *Pour Amnesty International* continue cependant, pour le plaisir comme par idéal. Il a réuni des entreprises sous la bannière de l'ONG, et considère qu'il est de son devoir d'aller jusqu'au bout. Mais la mer est toujours aussi dure : « Je n'ai jamais revu des vagues comme ça,

explique aujourd'hui le navigateur. D'après le satellite Topex-Poseidon, elles mesuraient 13 mètres en moyenne [23]. » Par souci de sécurité, le skipper reste à l'intérieur du monocoque, laissant le pilote tenir le cap.

Jusqu'à cette vague qui embarque le voilier dans un tour complet. Soudain, tout vole. Le plancher devient plafond, les quelques instruments non amarrés traversent la cabine en s'écrasant contre les parois. Pendant quelques secondes, ce ne sont plus les nuages et les vagues qui apparaissent par les hublots, mais la mer, sombre, glacée. Le bateau continue sa rotation et effectue un tour complet avant de revenir en position normale. Thierry Dubois, projeté à terre, est sonné. Il sort pour constater les dégâts : le mât est en trois morceaux. Très vite, le skipper s'attaque au nettoyage. A la scie à métaux et au poignard, il libère les haubans et les drisses, jetant à l'eau ce qui reste du mât et de la grand-voile. Il sauve la bôme et le tangon pour se confectionner un gréement de fortune. A sec de toile, sans mât, son bateau continue à filer à 7 nœuds sur une mer déchaînée.

Tony Bullimore sent que son bateau souffre. *Exide Challenger* tape dans les vagues, quand un craquement plus violent résonne dans la coque en composite. Le voilier bascule d'un coup. Le skipper se retrouve à quatre pattes sur le toit de la cabine. Inquiet, il attend sans bouger que le voilier se redresse. Rien. Et il comprend d'un coup que la quille a disparu! Le solitaire est au milieu d'une tempête, dans le Grand Sud, à 2 500 kilomètres du premier port, coincé dans un bateau retourné : il y a des positions plus confortables. Bullimore réfléchit en se roulant une cigarette et en grignotant un biscuit. Il est au sec, il dispose d'eau douce et de nourriture. L'urgence : déclencher une balise de détresse. Mais comment? Le signal ne passera pas à travers la coque, il faut sortir. Mais quelle aide attendre ? Un autre concurrent, sans doute. Il est beaucoup trop loin de toute terre habitée et des routes des cargos pour espérer une assistance rapide. Alors? Il faut tenir. Le plus longtemps possible. Soudain, un torrent d'eau pénètre dans l'habitacle. La bulle en plexiglas de sa cabine a explosé sous les coups de boutoir du gréement ballotté par les mouvements de la mer. Tony Bullimore sait que son voilier est insubmersible, et que l'air contenu à l'intérieur du bateau empêchera une inondation totale. Mais ses conditions de survie viennent subitement de s'aggraver. D'autant que, par erreur, il n'a emporté qu'une

combinaison de survie légère, pas l'intégrale : ses pieds et ses mains ne sont pas protégés. Il faut agir, arrêter de trop penser. Il attache la balise à un long bout, enclenche la position «détresse », et plonge dans l'eau glacée vers le trou qui s'est ouvert dans la bulle en plexiglas. Le skipper arrive à guider la balise jusqu'à la surface.

Il veut aussi préparer le radeau de survie. Problème : il est attaché sur le pont. Soit, dans la situation *d'Exide Challenger*, sous l'eau. Il faut plonger à nouveau. Tony Bullimore passe un bout autour de sa taille et amarre l'autre extrémité à l'intérieur du voilier pour pouvoir se déhaler si besoin. Puis il pousse sur le capot pour atteindre l'extérieur. « Au début, la porte ne veut pas bouger, racontera-t-il, et puis elle commence à céder tandis que la pression de l'eau s'équilibre des deux côtés. Je plonge encore et j'empoigne le chambranle à la hauteur du loquet. Brusquement, un jaillissement d'eau referme le capot. Ma main glisse. Je ressens une violente douleur [24]. » Le navigateur lève sa main : « Bonté divine, où est passé mon doigt [25]? » Le capot l'a sectionné. Tony Bullimore cherche sa trousse de secours pour entourer le moignon de bandage. Puis, il retourne au capot, l'ouvre, et replonge dans l'eau glacée. Le solitaire veut à tout prix préparer le canot de sauvetage qu'il aperçoit, à quelques mètres. Après plusieurs tentatives, Tony Bullimore n'arrive qu'à couper quelques-uns des bouts le retenant. Epuisé, à bout de souffle et frigorifié, il revient dans le bateau, se cherche un refuge dans la cambuse, encore hors d'eau, et s'y blottit.

En France, le signal de détresse a été capté par la station de réception des satellites Argos. Le Cross Etel prévient le PC course du Vendée Globe qui alerte à son tour, une nouvelle fois, le MRCC de Canberra, en Australie. Le message ne parle que d'un « voilier retardataire *Exide Challenger* », signalant la réception d'un « possible message de détresse provenant d'un système Argos ». Les Français disent aussi qu'ils ont essayé, vainement, de contacter un concurrent dont la dernière position le situait à tout juste 10 milles *d'Exide Challenger*: Thierry Dubois.

Ce dernier n'a pas demandé d'assistance. Roulé puis démâté, Dubois envisage de faire route vers l'Australie dès que possible avec les moyens du bord. Afin d'accumuler des forces, il a passé la nuit à dormir. Au réveil, il se prépare un copieux petit déjeuner pour affronter une difficile journée. La

veille, après le démâtage, un deuxième chavirage complet l'a laissé KO, contusionné, les mains pleines de coupures et le pouce gauche retourné. Aujourd'hui, il doit s'attaquer à la construction d'un gréement de fortune. Mais il ne va pas en avoir le temps : une nouvelle déferlante frappe le voilier qui part pour un nouveau tonneau. Thierry Dubois se retrouve assis sur le plafond de son bateau, qui ne bouge plus. A travers le rouf, il voit l'eau, très lumineuse. Il attend que la quille joue son rôle, et remette tout à l'endroit. Mais rien ne se passe et la mer entre doucement par les hublots fêlés. « Honnêtement, je ne suis pas surpris que le bateau se soit calé à l'envers, dira le skipper. Aussi large, avec un pont aussi plat, le risque était réel. C'était d'ailleurs dans cette éventualité que nous avions installé une trappe dans le tableau arrière (...). En revanche, nous ne nous serions jamais doutés qu'il serait capable de rester à l'envers dans une mer démontée [26].»

Le solitaire enfile sa combinaison de survie. L'eau monte toujours, et le bateau ne revient pas en position normale. Pourtant, la quille est bien là. Mais elle pointe vers le ciel, inutile. Au bout de deux heures, Thierry Dubois se résout à déclencher sa balise. Il ouvre la trappe du tableau arrière de *Pour Amnesty International*, amarre canot de sauvetage et sacs de survie, pousse tout à l'eau, au jugé, puis plonge dans l'océan. Dans l'eau glacée, le skipper arrive à attraper le safran et à se hisser sur la coque malgré les vagues qui le frappent. Il déclenche ses balises de détresse. Puis, il cherche des yeux son radeau de sauvetage et le container de survie. Les amarres ont cassé et tout part à la dérive. « Impossible de plonger pour les récupérer, le danger est trop grand, écrira-t-il. Et avec le tableau arrière qui frappe violemment la mer à chaque vague, je ne parviens plus à regagner l'intérieur du bateau, malgré mes nombreuses tentatives. (...) Me voilà seul, assis sur une coque balayée par les vagues, sans matériel de survie, impuissant. La moindre vague un peu forte me jette à l'eau. Remonter en selle m'épuise chaque fois un peu plus [27]. »

Une heure après avoir déclenché les balises, un avion Orion de la Royal Australian Air Force le survole. Thierry Dubois a de la chance : les sauveteurs étaient en route vers la position de Tony Bullimore quand ils ont été informés qu'un second signal de détresse avait été repéré. Les Australiens ne perdent pas de temps. Ils ont compris la situation délicate du

skipper. Ils repèrent la zone d'intervention en envoyant des fumigènes puis larguent deux radeaux reliés par une corde. Mais la ligne reliant les deux premiers canots se casse. Le Français ne peut les attraper. L'avion effectue un deuxième lancer : cette fois, les radeaux vont passer trop loin! Sans hésiter, le solitaire plonge et nage pendant une dizaine de minutes jusqu'au canot pneumatique le plus proche. Arrivé à sa hauteur, il constate que l'embarcation a été en partie déchiquetée à l'amerrissage. Une déferlante se charge de détruire ce qu'il reste, et le skipper se retrouve dans l'eau, seul, au milieu du Pacifique, une balise de détresse autour du cou... Thierry Dubois sait qu'il a peu de chances de s'en tirer. Mais il s'y accroche. Sûr que le pilote de l'avion a vu sa situation, et qu'il va revenir. L'attente est interminable. Le marin est conscient que, malgré sa combinaison de survie, il ne survivra pas longtemps dans de l'eau aussi froide. L'avion revient au bout d'un quart d'heure. Il passe plusieurs fois pour bien baliser la zone de largage : ce sont leurs derniers canots.

A 11 h 25, le 6 janvier, le CROSS Etel appelle le PC course du Vendée Globe, à Paris. Ils ont reçu des nouvelles des équipes de recherches australiennes : Dubois a enfin réussi à monter dans un canot de sauvetage. *Exide Challenger* a aussi été repéré. Le bateau est à l'envers, sans quille. Philippe Jeantot pense aux petits changements effectués sur le bateau : «Au dernier moment, explique-t-il, Bullimore a rajouté 1 tonne de lest sans le dire à l'architecte, parce qu'il trouvait que son bateau gîtait trop. Le voile de quille n'a pas tenu [28]. » Mais il connaît bien le skipper anglais. Il le sait prudent, et suppose qu'il était à l'intérieur, à l'abri, quand la quille a lâché. Si le *HMAS Adelaide*, la frégate australienne partie au secours des deux hommes, ne tarde pas trop, il a toutes les chances de retrouver le skipper vivant.

Tony Bullimore a froid et soif. La mer a avalé l'essentiel de ses réserves, le reste étant dans des compartiments étanches sous le plancher du cockpit, impossible à atteindre sans risquer de faire couler le bateau. Heureusement, il a récupéré le Survivor, un appareil qui lui permet de dessaliniser un peu d'eau. La machine est efficace, mais lente : au bout de 500 coups de pompe, il n'a obtenu qu'une demi-tasse d'eau. Et ces quelques gouttes sur la langue lui ont donné encore plus soif.

L'avion des patrouilles maritimes australiennes a survolé plusieurs fois la coque retournée sans repérer le moindre signe de vie. Lors d'un passage, un petit container est largué à quelques mètres de la coque : un micro sous-marin extrêmement sensible. A terre, les équipes de sauvetage ont un problème à résoudre. Si Bullimore est vivant, comment le faire sortir de cette coque retournée ? Un fax est envoyé au constructeur du bateau pour connaître les réactions de la coque à diverses solutions de découpage, de la scie à... l'explosif. La bonne nouvelle arrive le mercredi 8 janvier, dans l'après-midi : les marqueurs ont capté un bruit. Après plus d'une heure d'écoute attentive, l'analyste de la marine australienne identifie ce que la bande a enregistré : le bruit de quelqu'un utilisant une pompe à eau à osmose inversée. Tony Bullimore est donc vivant.

Au petit matin du jeudi 9 janvier, trois jours après la réception des premiers signaux de détresse, un hélicoptère décolle de *l'Adelaide*. Le premier à l'apercevoir est Thierry Dubois. A la demande des sauveteurs qui le contactent par VHF, le Français dégonfle la partie supérieure du canot et s'allonge dessus. Accroché à un câble suspendu à l'hélicoptère, le lieutenant Hank Scott arrive à sa hauteur et lui explique la manœuvre. «Je suis sauvé ? demande Dubois. — Vous êtes sauvé », répond le militaire.

Trois heures plus tard, le navire de guerre est à 200 mètres de *l'Exide Challenger* retourné. Thierry Dubois observe la coque blanche sans quille. Le skipper se penche vers les hommes qui embarquent dans un gros pneumatique avec tout le matériel pour perforer l'enveloppe du monocoque et leur dit : « Il y a de l'air. Peut-être que vous pouvez approcher et frapper sur la coque, d'accord? Frappez simplement [29].»

Quelques minutes après, le bateau d'assistance est contre *Exide Challenger*. L'officier Pete Wicker demande alors un marteau, et frappe trois violents coups sur la coque. Les hommes attendent une réaction, mais ils n'entendent rien. Ils frappent encore. Soudain, l'un d'eux s'écrie : « Le voilà ! Le voilà [30]! » Une tête barbue vient d'apparaître à la surface de la mer : après cinq jours coincé à l'intérieur de son voilier, Tony Bullimore a plongé en entendant les sauveteurs. Un militaire se précipite sur lui et le soulève avec une force incroyable. Il atterrit dans un canot pneumatique où des hommes l'enroulent dans une couverture de survie argentée.

L'embarcation démarre alors à pleine vitesse vers le navire de guerre. « J'ai pensé qu'il était temps de faire une apparition, dit Bullimore à l'homme qui le tient dans ses bras. Oh, mon Dieu, c'est merveilleux. Si vous n'aviez pas une barbe, je vous embrasserais. — Que ça ne vous empêche pas [31] », répond le militaire en souriant.

A l'arrivée de l'*Adelaide*, le lundi 13 janvier au matin, dix mille personnes attendent les naufragés des mers du Sud sur le port de Fremantle, en Australie. Thierry Dubois et Tony Bullimore sont acclamés comme des héros. Mais les deux hommes ne sont pas sur la même planète. A peine à bord du navire australien, les deux skippers ont été poursuivis par les médias avec, parfois, des propositions financières à la clé. Bullimore négocie, fait monter les enchères pour son témoignage exclusif. Dubois n'en revient pas. Et il n'est pas épargné : « Les demandes passent par l'équipe technique, puis par la famille, raconte-t-il. On essaie même de joindre ma sœur dans son école ! *Paris Match* fait du harcèlement. Je refuserai, au total, 1 million de francs [32]. » Pendant que l'homme d'affaires britannique prend l'argent qu'on lui propose, le skipper français s'y refuse : « Des hommes ont risqué leur vie pour nous repêcher, écrira-t-il. (...) Je ne mérite pas de gagner tout cet argent pour un événement dont je ne tire aucune fierté. Mon honnêteté me l'interdit. » La relation entre les deux naufragés s'en ressent. « Dans la journée qui suit le sauvetage, je me fais mon avis sur lui, raconte le Français. En descendant à Fremantle, je porte la casquette du bateau qui nous a secourus, lui celle de Channel 9 qui a acheté l'exclusivité de son récit. Au bout de trois jours, on ne se parle déjà plus [33]. »

En France et dans le monde, l'impact est énorme. Journaux, télés, radios s'arrachent le skipper de *Pour Amnesty International* qui fait le tri dans les propositions. Il ne souhaite pas s'abaisser à toutes les compromissions, mais ne peut éviter tous les pièges. Il apparaît quand même en combinaison de survie sur le plateau de LCI. Quand une émission de télévision essaie de le convaincre de participer à un programme grand public, les arguments sont directs : c'est « bon pour (votre) carrière [34] ». Les producteurs veulent tourner chez lui mais affichent leur déception en apprenant que le navigateur habite dans un petit appartement à Versailles. Ils lui proposent de

trouver un cadre plus adapté à l'image du marin, comme une maison au bord de l'eau. La réaction de Dubois est nette : il refuse d'apparaître dans l'émission. Pas facile d'échapper à la gloire et de défendre sa ligne de conduite au milieu du cirque médiatique. Comme si le syndrome du héros vendéen était plus fort que l'éthique qui le fonde.

La pression, il est vrai, a été amplifiée par un autre événement qui donne une dimension particulière au témoignage du marin. La terrible série noire continue : depuis le 7 janvier, les balises de positionnement de *Groupe* LG 2, skippé par Gerry Roufs, ont cessé d'émettre.

1 *L'Express*, 24/07/1997.

2 *Voiles et voiliers*, n° 312, février 1997.

3 *Le Monde*, 11/12/1996.

4 Pour cette édition du Vendée Globe, deux catégories de voiliers sont autorisées à courir : les 50 pieds (15,24 mètres) et les 60 pieds (18, 28 mètres).

5 *Close to the wind*, Pete Goss, Headline Book Publishing, 1998, p. 238.

6 Voile d'avant de très petite taille, utilisée dans le très mauvais temps.

7 Entretien avec les auteurs le 10/06/2004.

8 L'Union Nationale pour la Course au Large est un club de voile, qui s'est spécialisé au fil des années dans l'organisation sportive des courses au large. Il est ainsi chargé des comités de course de la Route du Rhum, du Tour de France à la voile, etc.

9 Quelques semaines plus tard, l'appel confirmera la décision du jury du Vendée Globe.

10 Entretien avec les auteurs, 2/05/2004.

11 *Le Monde*, 28/12/1996.

12 Les MRCC sont les équivalents des CROSS français.

13 *Close to the Wind, op. cit.*, 1998, p. 273.

14 *Ibid*.

15 *Tempête autour du monde*, Martin Couturié et Philippe Joubin, Ed. D.B.W-Ed. du Rocher, 1997, p. 137.

16 Extraits des textes envoyés par Raphaël Dinelli après son sauvetage, cités par Martin Couturié et Philippe Joubin dans *Tempête autour du monde*, *op. cit*., p. 140.

17 *Tempête autour du monde, op. cit*., p. 141.

18 *Close to the Wind, op. cit*., 1998, p. 282.

19 *Tempête autour du monde*, *op. cit.*, p. 151.

20 *Le Pirate du tour du monde*, Raphaël Dinelli, Ed. Anne Carrière, 1997, p. 132.

21 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

22 Entretien avec les auteurs, le 5/02/2004.

23 Entretien avec les auteurs, le 27/02/2004.

24 *Sauvé*, Tony Bullimore, Plon, 1997, p. 48.

25 *Ibid*., p. 49.

26 *J'y retournerai*, Thierry Dubois, Plon, 1997, p. 113.

27 *Ibid*., p. 116.

28 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

29 *Sauvé*, *op. cit*., p. 275.

30 *Ibid*., p. 280.

31 *Ibid*., p. 281.

32 Entretien avec les auteurs, le 27/02/2004.

33 *Ibid*.

34 *J'y retournerai*, *op. cit*., p. 157.

Chapitre 9

GERRY N'AURAIT PAS DÛ PARTIR

Il fait - 30 °C à Montréal, et le soleil brille dans un ciel sans nuages. Nous sommes le 7 janvier 1997. Une belle et glaciale journée d'hiver canadien. Dans son appartement surchauffé de la Côte des Neiges, un quartier proche du centre de la grande cité canadienne, Michèle Cartier est prise de vertiges. Elle a froid et décide de se coucher quelques instants. Une fois allongée, un flash lui traverse le cerveau : elle nage dans l'eau et voit un bateau passer. Quand la jeune femme se réveille, l'angoisse la saisit. Elle téléphone à l'un de ses amis et lui raconte ce qu'elle vient de vivre. Le reste de la journée se passe péniblement. Une question la taraude : quel est le sens de cette vision ? Le lendemain, à la radio, Michèle Cartier apprend qu'on est sans nouvelles de Gerry Roufs, son compagnon, le père de sa petite Emma, skipper de *Groupe LG 2* dans le Vendée Globe.

La première alerte a été donnée dans la nuit du 7 au 8 janvier. A bord de *PRB*, Isabelle Autissier navigue alors à une soixantaine de milles du Canadien. Les deux marins ont pris l'habitude de s'échanger des messages réguliers sur l'état de la mer et du vent. « La tempête est pire que ce que j'avais craint, écrit ainsi Gerry. Les vagues ne sont plus des vagues mais hautes comme les Alpes [1]! » A 21 h 41 TU, Autissier l'interroge sur la pression atmosphérique et la position du centre de la dépression. Sans réponse. A 2 h 24, la navigatrice envoie un nouveau télex : « Gerry pour Isa. Ça va ? Je viens de faire un monstre chavirage. Le bateau reste couché mais j'ai pu manœuvrer la quille et il s'est redressé. Le baro[2] ne bouge plus trop. Mais le vent c'est l'enfer. Je n'ai plus de girouette, elle est partie dans le chavirage donc je ne sais pas. A toi [3]. » Quelques heures plus tard, toujours sans nouvelles, Isabelle Autissier alerte le PC course. Le silence de Gerry l'inquiète. A Paris, Philippe Jeantot n'est pas étonné par le message de la Rochelaise. Dans la nuit, il a reçu un appel d'un responsable d'Argos. Le satellite a pu localiser la balise de PRB à 3 h 20 et à 5 h 04, mais pas celle

de *Groupe LG 2 :* « C'est très sérieux, lui assure le spécialiste. C'est le blanc complet. Ce n'est pas une panne, c'est plus grave [4]. » Le directeur de course réveille son équipe qui arrive d'urgence au PC. Au matin du mercredi 8 janvier, les secours sont alertés. Quatre concurrents du Vendée Globe sont déroutés vers la dernière position connue du monocoque de Gerry Roufs : Isabelle Autissier sur *PRB,* Marc Thiercelin sur *Crédit Immobilier de France*, Bertrand de Broc sur *Votre nomautour du monde* et Hervé Laurent sur *Groupe LG Traitmat.*

La zone de recherche est la pire que l'on puisse imaginer : à près de 5 000 kilomètres de la terre la plus proche, et à égale distance du Chili, de la Nouvelle-Zélande et de la Polynésie française, les avions de reconnaissance sont hors de portée. C'est, de plus, une aire de surveillance non attribuée : autrement dit, aucun des pays limitrophes n'a d'obligation d'assistance. *Groupe LG 2* battant pavillon français, c'est donc le Cross Etel qui, par défaut, se charge de la coordination des recherches. Un message part à l'attention de tous les navires à proximité; le cargo panaméen *Mass Enterprise* se déroute. Dans des conditions très difficiles, avec une visibilité très faible, un énorme iceberg repéré à la dérive et une tempête qui ne se calme pas, le quadrillage commence pour rechercher Gerry Roufs.

Le Canadien de 43 ans n'aurait jamais dû faire cette course. Sa carrière, il la rêvait en multicoque, sur des parcours plus courts et en équipage, et le voilà seul autour du monde en monocoque. Ancien membre de l'équipe de voile olympique canadienne, cet avocat de Montréal découvre le multicoque transocéanique en 1984 avec son compatriote Mike Birch. Il enchaîne ensuite les embarquements, avec un palmarès d'équipier exemplaire : vainqueur de Québec-Saint-Malo, de la Route de la Découverte, de la Course de l'Europe et recordman de la traversée de l'Atlantique. Il navigue aussi à bord du monocoque *Ecureuil-Poitou-Charentes* d'Isabelle Autissier, mais sa préférence continue d'aller au multicoque. Pour vivre pleinement son nouveau métier de marin, Gerry le Québécois a quitté la Belle Province au milieu des années quatre-vingt pour s'installer en Bretagne avec sa compagne, Michèle Cartier, une jolie brune au visage fin, avec laquelle il a une petite fille quelques années plus tard. La

famille s'installe dans une maison ancienne, à l'entrée de Locmariaquer, à deux pas de La Trinité-sur-Mer, la Mecque française de la voile.

Equipier réputé pour son talent de barreur, c'est pourtant en jouant les préparateurs pour son ami Bernard Gallay, lors du Vendée Globe 1992-1993, alors que celui-ci fait escale en Nouvelle-Zélande, que Gerry Roufs rencontre son destin. Au même moment, Pierre Opperman cherche quelqu'un pour ramener en Europe le *Groupe LG* que Bertrand de Broc a justement laissé en Nouvelle-Zélande après s'être fâché avec son sponsor [5]. C'est Gerry qui va s'en occuper. Quelques mois plus tard, lorsque le voilier est débarqué d'un cargo près d'Anvers, l'entreprise brestoise charge à nouveau Roufs de le convoyer jusqu'à son port d'attache, La Trinité-sur-Mer. Le marin remplit sa mission, accompagné de Mike Birch et d'un ami régatier, Nicolas Groleau.

Chez Groupe LG, Pierre Opperman se retrouve avec un bateau, mais sans skipper. La Route du Café approche et le patron brestois préfère voir son voilier naviguer plutôt que rester au ponton : il propose à Gerry Roufs de s'aligner dans cette nouvelle transatlantique en solitaire dont le départ est prévu à l'automne 1993. Pour le Québécois, c'est l'occasion de courir enfin comme skipper. Et, si le résultat sportif s'avère moyen (Roufs se classe sixième), il comble un sponsor qui n'avait encore jamais vu un bateau aux couleurs de Groupe LG terminer une course en dehors du Figaro. Pierre Opperman propose au marin de continuer à naviguer à bord du monocoque. Mais Gerry n'a qu'une faible expérience des épreuves en solitaire. Un journaliste suggère alors au sponsor d'aguerrir son coureur dans la course du *Figaro*. A l'été 1994, le résultat est décevant (trentième) mais la participation du Québécois à la Route du Rhum, entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre, quelques mois plus tard, calme les inquiétudes de Pierre Opperman : *Groupe LG* prend la troisième place des monocoques.

Lequel des deux hommes suggère alors de participer au Vendée Globe ? Opperman, selon Michèle Cartier : « Gerry avait lu Slocum [6] et cela l'avait enthousiasmé, se souvient-elle, mais il ne se sentait pas capable d'un tel exploit [7]. » C'est Roufs, assure de son côté Frank Opperman, le fils du sponsor aujourd'hui décédé : « Je pense que Gerry avait compris que c'était la course que voulait mon père, qu'il avait un sentiment de revanche après

l'abandon de Bertrand de Broc en 1993, et qu'il ne se serait jamais lancé dans un nouveau programme en multicoque. Gerry a obtenu, au forceps, la construction d'un bateau neuf[8].» Avocat de formation, le Canadien est un fin négociateur. Il convainc son sponsor qu'un 60 pieds neuf coûtera à peine plus cher que la remise en condition du vieux *Groupe LG*, l'ancien *Ecureuild'Aquitaine II* de Titouan Lamazou. De fait, le chantier JMV, à Cherbourg, connaît un creux dans son carnet de commandes. Il accepte donc des conditions exceptionnelles pour la fabrication d'un grand monocoque. Autre avantage : le chantier dispose des moules du *Groupe Sceta* avec lequel Christophe Auguin vient de remporter le Boc. Méfiant, le Granvillais a dressé une sorte de liste noire des concurrents jugés trop dangereux à qui il refuse de louer ses formes. Roufs n'en faisant pas partie, il donne son feu vert.

Entre Opperman et Roufs, l'entente est au beau fixe. L'homme d'affaires brestois n'est pas un sponsor comme les autres. Très autoritaire, quasi dictatorial même, il veut tout savoir, tout le temps, et ne se considère pas comme le simple partenaire financier d'un marin dont il attend des retombées publicitaires, mais comme un armateur. Ce sont ses bateaux. Ses skippers. De son bureau sur le port de commerce, il peut surveiller les allées et venues dans la rade et ne supporte pas de ne pas connaître les faits et gestes de ses marins. Quand il retrouve Gerry, il se délecte des récits de navigation, restant des heures à lui poser question sur question. L'homme peut être très convivial, il a le whisky facile et ses soirées s'arrêtent le plus souvent faute de combattant. Cependant, « Opperman n'avait pas de retenue, se souvient aujourd'hui Nicolas Groleau, devenu préparateur de *Groupe LG 2*. Il disait tout et n'importe quoi à tout le monde. Pour Gerry, c'était usant. Il fallait répondre, mais aussi encaisser, s'écraser. Parfois, Opperman avait changé d'avis le lendemain [9] ».

Au cours de l'été 1995, Groupe LG engage un « team » de deux bateaux dans la Solitaire du Figaro : Gerry Roufs, bien sûr, mais aussi Loïck Gallon, un jeune Brestois soutenu par sympathie. Sur des monotypes, à armes égales, les deux skippers affrontent les meilleurs de la spécialité. Le résultat inquiète le sponsor : si Gallon termine à une jolie quatorzième place, troisième des bizuths, Roufs ne se classe que quarante-septième sur cinquante-deux concurrents. Une énorme déception. Gerry n'est jamais

rentré dans le rythme d'un sprint sans répit. Pour le skipper, ce n'était qu'une course parmi d'autres dans son programme de préparation. Pour le sponsor, la Solitaire avait valeur de test. Le Canadien ne se doute pas des conséquences de sa mauvaise performance : huit mois d'enfer commencent.

Dès son retour à Locmariaquer, où la famille Roufs s'est installée, l'ambiance se détériore. Le 23 août, dès le lendemain de l'arrivée de la dernière étape du Figaro, un nouveau fax tombe. Des monceaux de télécopies en provenance de Pierre Opperman sont déjà arrivés. Le texte, cependant, n'est pas habituel : « Mon cher Gerry, (...) il faut que tu te reposes. Tu prends huit jours de détente et tu viens me voir. Nous parlerons en tête-à-tête et des décisions devront être prises. Sache déjà que je ne pourrai accepter qu'un de mes bateaux termine au-delà des 40e même s'ils ne sont pas rugissants. Il faut que tu fasses le point sur toi-même. Il y a de très bons marins qui sont aptes à travailler en équipage et qui sont de sérieux costauds. Il y en a d'autres qui sont des solitaires. Je te laisse à cette réflexion et tu me diras dans les jours qui viennent ce qu'il en est. Quoi qu'il en soit, aujourd'hui, je me vois très mal " barré " dans une solitaire Vendée Globe, alors que nous n'apparaissons pas dans la Solitaire du *Figaro*[10].»

Pierre Opperman doute de son skipper. Mais il ne peut pas le virer du jour au lendemain. Gerry n'est pas avocat pour rien : son contrat est en béton. Alors le sponsor essaie de convaincre le marin qu'il n'est peut-être pas fait pour une telle course. Le Canadien ne cédant pas, le ton monte. Les rapports entre les deux hommes se tendent. Quand ils se retrouvent à Cherbourg, le 25 septembre 1995, pour la mise à l'eau de *Groupe LG 2*, ils ne s'adressent pas la parole. L'ambiance est glaciale et le couple Gerry Roufs-Michèle Cartier n'est pas invité au dîner organisé le soir par les Opperman.

En octobre, l'homme d'affaires demande à rencontrer Hervé Laurent, qu'il a croisé à l'arrivée de la Route du Café, deux ans plus tôt. Le Brestois explique qu'il va se séparer du monotype *Figaro* et qu'il a mis en vente le vieux *Groupe LG*, pour l'instant au ponton à La Trinité-sur-Mer. « Si tu arrives à vendre le Figaro, dit-il au skipper, tu pourras, sur ce budget, commencer à naviguer avec le 60 pieds [11]. » Pour le sponsor, c'est aussi un moyen de refaire parler de son voilier, et donc de faciliter sa revente. Hervé

Laurent, lui, y voit une opportunité de disputer la transat anglaise, en juin suivant. Le marché est vite conclu.

A La Trinité-sur-Mer, l'équipe du monocoque neuf commence à mettre au point la bête de course. Le bateau correspond à leurs attentes : simple, rapide, sain. Mais Pierre Opperman n'a pas renoncé à se débarrasser de son skipper. Puisque la conviction ne marche pas, l'homme d'affaires passe au harcèlement. Il ne va pas lâcher Gerry. Il veut tout savoir et demande des rapports permanents à l'équipe technique. « Il fallait le nourrir tout le temps d'histoires, se souvient Nicolas Groleau. Il était beaucoup trop impliqué, trop passionné par tout cela [12]. » Les moindres faits et gestes de son skipper sont épluchés puis commentés par fax à l'aune de l'idée qu'il se fait d'un marin professionnel. Gerry, lui, n'aime pas cette relation de dépendance et vit comme il l'a toujours fait, se préparant à son rythme avec ce nouveau monocoque que son sponsor aimerait tant confier à un autre.

Les télécopies tombent tous les deux jours dans la maison de Locmariaquer et le ton devient insultant. Le 1 er décembre, Opperman apprend que *Groupe LG 2* n'a pas quitté le ponton depuis un moment. Son fax résume l'état de sa relation avec son coureur : « Gerry, je commence à dire que tu deviens insupportable. (...) Dès réception de la présente, tu prends la mer, avec tes équipiers si tu le désires. Tu vas faire un tour du côté de Ouessant nord ou de l'Islande. Tu te bouges un petit peu. Qu'il fasse froid ou chaud, je n'en ai strictement rien à faire. Tout au contraire, s'il fait froid, tu pourras tester tes polaires et vêtements imperméables ce qui sera toujours cela de gagné. (...) Le jour où il faudra défendre une cause au Québec, ce n'est certainement pas à toi que je ferai appel, car je sais que j'aurai perdu à l'avance. (...) P-S : Je suis informé à l'instant même que l'autoradio de la Civic est cassé et donc inutilisable et que la fermeture du bouchon du réservoir de carburant de ce même véhicule est brisée. Connaissant un peu l'histoire, je dirai que même Attila n'aurait pas réussi à mieux faire. »

Au début de 1996, Roufs ne cédant pas à la pression, le patron de Groupe LG décide de passer à la vitesse supérieure. Le téléphone sonne chez Michel Des-. joyeaux : Pierre Opperman souhaite le rencontrer. A Brest,

l'homme d'affaires met cartes sur table. Il souhaite que Mich' Desj' remplace Roufs à la barre de *Groupe LG 2*. Le skipper de Port-la-Forêt, embêté, comprend que le canadien n'est au courant de rien : « Si vous voulez vous débarrasser de Gerry, voyez cela avec lui d'abord. S'il accepte, on se reparlera [13]. » Rentré chez lui, le futur vainqueur du Vendée Globe reçoit un appel énervé du Québécois : « Ne mets pas les pieds ici, ou j'envoie mon avocat [14]! » La réponse de Desjoyeaux est la même que celle faite à Opperman : « Règle ton problème d'abord avec ton sponsor, je ne suis pour rien dans vos embrouilles. Il m'a appelé, c'est tout [15]. » Et il va en contacter d'autres : Isabelle Autissier, notamment, qui refuse et appelle ensuite Gerry pour comprendre ce qui se passe, ainsi que Florence Arthaud, qui, elle, se rend à Brest discuter du contrat.

Pour le patron de Groupe LG, la venue de la « fiancée de l'Atlantique », victorieuse de la Route du Rhum en 1990, serait une consécration. « Parfois, quand on bavardait, se souvient Bertrand de Broc, l'ancien skipper de *Groupe LG* en 1992-1993, il me demandait de lui parler d'Arthaud, il posait des questions, il était fasciné[16].» «Je crois que cela faisait rêver mon père d'avoir Arthaud, confirme Frank Opperman. Une sorte d'aboutissement. Et cela ira assez loin : ils se mettront même d'accord sur son salaire et le nom du chef de projet, Patrick Maurel [17]. » Le 17 février, l'armateur envoie un fax à Nicolas Groleau, le préparateur du bateau, lui demandant de voir Arthaud et Maurel, son fidèle second, pour « mettre au point (...) l'organisation d'une éventuelle future équipe et ce dans le détail [18] »... Mais les négociations n'iront pas plus loin, car les médias se font l'écho de la rencontre. Gerry Roufs et Florence Arthaud se parlent. Cette dernière, qui assure aujourd'hui qu'Opperman lui avait dit que « Gerry était au courant [19] », publie alors un communiqué explicite : « Suite à l'annonce par la presse de ma participation au Vendée Globe Challenge sur le bateau du Groupe LG, et afin que cessent les rumeurs, je tiens à faire ce communiqué : effectivement, j'ai été contactée par M. Pierre Opperman, président de Groupe LG. Effectivement, j'ai été attirée par le fait de faire le tour du monde en solitaire sur un bateau performant. Mais pour une question d'éthique maritime, sa proposition ne m'a finalement pas paru acceptable. J'ai donc refusé de courir sous les couleurs de Groupe LG que je ne porterai pas [20]. »

Pierre Opperman est furieux. Il dicte à sa secrétaire une hallucinante lettre de trois pages destinée à Florence Arthaud, où il se défend d'avoir alerté la presse et se justifie de sa décision de changer de skipper : « Mademoiselle, je n'ai jamais nourri, ni entretenu des bruits de pontons. Si, dans votre milieu de la voile, on a tendance à dire n'importe quoi, n'importe comment, je n'y peux strictement rien. (...) Je ne vois pas du tout l'utilité d'avoir envoyé un exemplaire de votre fax du 21/2/96 à Gerry Roufs, à moins qu'il vous ait demandée d'agir ainsi, et dans ces conditions, vous vous faites diriger et vous jouez un jeu que je n'approuve pas parce qu'on ne me forcera jamais la main. Il se peut aussi qu'après réflexion, vous avez décidé que vous n'étiez pas suffisamment amarinée pour participer au Vendée Globe. (...) Je me demande pourquoi Michael Schumacher a accepté de changer d'écurie pour passer de chez Benetton à Ferrari, je pense qu'il n'a pas eu vos états d'âme. Cela relève totalement de la contrevérité. C'est complètement faux. Je vous croyais assez fine psychologue, je crois qu'il faut que je revienne sur mon jugement. (...) Votre façon de faire n'apporte aucun avantage à Gerry, car le fait que vous vous retiriez ne veut absolument pas dire que je confierai le bateau à l'actuel skipper [21]. »

Toujours aussi en colère, le patron brestois téléphone alors chez Gerry Roufs à Locmariaquer. La maison est vide, et le répondeur enregistre un message que Michèle Cartier découvre en rentrant, un peu plus tard : « Continue, continue à faire tes petites idioties. A essayer de me mettre des moyens de pression sur l'épaule par Florence Arthaud, à espionner mon bureau pour savoir qui je reçois et tu peux être sûr que tu vas aller à l'eau, et pas de la façon que tu crois... C'est clair, net et précis, et ça ne va pas tarder [22] ! »

Le 5 avril, un nouveau fax de quatre pages résume la position du sponsor : « Si vous avez un nom qui vous est donné sur les pontons, le mien est celui de Papa gâteau. Or, je ne suis ni votre Père ni votre dessert. (...) *Aliz VII*[23] ne vous sera plus confié et quant à cela, il ne s'agit pas de mon côté d'un moyen de pression pour vous demander de signer un avenant à votre contrat de travail ou autre chose. Pour ce qui concerne ce point, j'ai définitivement abandonné et je ne vais pas revenir là-dessus. » Après des reproches sur son manque d'entraînement avec le monocoque, il ajoute : «

La question est donc très claire. *Aliz VII* sera piloté par un autre navigateur qui n'est pas encore choisi et *Aliz V*[24] vous est proposé [25].»

Qui, dans l'esprit de Pierre Opperman, va être le nouveau skipper du *Groupe LG 2* flambant neuf? Sans doute Hervé Laurent. Après tout, ce courrier attribue à Gerry Roufs le bateau qui a été confié, quatre mois plus tôt, au Lorientais. Qui se retrouverait alors sac à terre. Or l'homme d'affaires brestois apprécie beaucoup le sérieux de Laurent. Voilà un marin qui lui donne sans rechigner ce que Gerry lui refuse : des rapports et des plannings. Il comprend ce que fait le skipper de ses journées : entraînement, stage météo, navigation, réunions techniques, tout y est, en détail. Hervé Laurent travaille dur, et cela se voit dans ses emplois du temps. Le patron apprécie de voir son salarié - 8 000 francs net par mois (environ 1 200 euros) - ne pas compter ses heures.

Mais le skipper en titre de *Groupe LG 2* ne se laisse pas faire. Il argumente, se bat, et finit par trouver un accord avec son patron. Si bien qu'en mai un nouveau contrat est signé entre Pierre Opperman, Gerry Roufs et... Hervé Laurent. Les termes prévoient que le Canadien conservera le bateau le plus récent à une seule condition : qu'il remporte la transat anglaise en solitaire ! Sinon, les deux skippers échangeront leur place. Une fois le document signé, le sponsor lève la pression sur Roufs, qui peut se préparer plus sereinement pour la fameuse épreuve. « Devant la réaction très vive de Gerry, se souvient Frank Opperman, mon père s'est dit que, finalement, il avait l'air vraiment motivé, et qu'on verrait bien ce qu'il donnerait à l'issue de cette course de référence [26]. »

Le 16 juin, la flotte de multicoques et de monocoques s'élance de Plymouth. Longtemps en tête, *Aquitaine Innovations,* le nouveau 60 pieds d'Yves Parlier, démâte au milieu de l'Atlantique. Dans la nuit du 1er au 2 juillet, *Groupe LG 2* franchit en vainqueur la ligne d'arrivée. « Dis donc, tu ne t'es pas rasé depuis longtemps [27]! » lâche la petite Emma en embrassant son père, rayonnant de bonheur, sur les pontons de Newport. Roufs garde son bateau. Hervé Laurent, déçu, conserve le vieux monocoque : «Je l'avais dépassé au milieu de l'Atlantique, se souvient le Lorientais. Mais le vent a tourné, et il est parti [28]... »

Gerry Roufs peut se préparer tranquillement pour le Vendée Globe. Sa victoire a calmé les esprits et les relations se sont normalisées avec Groupe LG. Des fax arrivent toujours dans la maison de Locmariaquer, mais ils concernent la technique. Plus d'insultes ni de menaces. En juillet, Pierre Opperman se lance aussi dans un nouveau pari. Il a convoqué Hervé Laurent à Brest. Il lui promet le *Groupe LG 2* neuf après le Vendée Globe, à la fin du contrat de Gerry. En attendant, il lui propose de s'engager sur le Vendée Globe à bord du vieux *Groupe LG*. « D'accord, dit le Lorientais, mais je ne veux pas tomber dans le même panneau que Bertrand de Broc avec un bateau instable : il faut notamment changer le mât. Cela coûte 1,2 million de francs [environ 180 000 euros] [29]. » Refus du sponsor. « Alors tant pis », répond le skipper qui se lève, salue et sort du bureau. Dans le couloir, l'armateur le rattrape : « OK, d'accord, on y va. » Il y aura deux *Groupe LG* engagés dans le Vendée Globe 1996-1997.

Aux Sables-d'Olonne, Gerry Roufs et Hervé Laurent ne forment pas une équipe. Leurs préparations sont aux antipodes l'un de l'autre, comme leurs caractères. Gerry l'expansif n'a pas grand-chose en commun avec Hervé le réservé. Le premier passe ses soirées au Galway ou au casino, en compagnie de Christophe Auguin, le second est en mer presque toutes les nuits pour d'ultimes réglages. Roufs, on l'a vu, est angoissé [30]. Laurent attend avec impatience de faire corps avec son bateau. Le jour du départ, le vieux *Groupe LG*, devenu *Groupe LG Traitmat*, attaque d'entrée et se retrouve rapidement parmi les leaders de la course : « Avec mes nuits en mer, j'étais déjà dans le coup, analyse aujourd'hui Hervé Laurent. Quand tu as passé un mois à l'hôtel, il faut te remettre dans le bain. Cela prend quelques jours [31]. » *Groupe LG 2* prend un départ prudent. Michèle Cartier est sur une vedette, avec sa fille, pour regarder partir son compagnon. Comme toujours quand Gerry part, Emma fait une poussée de fièvre. Cette fois, elle a aussi le mal de mer. Michèle ne va guère mieux : «J'étais coincée à côté d'un type qui fumait, et avec les vapeurs d'essence en plus, j'étais au bord de la nausée. Il y avait un cameraman à côté de moi, alors je n'osais pas ouvrir la bouche [32]... » Sur la ligne de départ, le journaliste et navigateur Nicolas Raynaud se souvient très bien du passage du Canadien :

« Cela m'avait frappé à l'époque, raconte-t-il plus de sept ans après. Il avait la tête de quelqu'un qui monte au front [33].»

Au cœur de la tempête qui balaye l'océan Pacifique, le 8 janvier 1997, un peu plus de deux mois après le départ, Isabelle Autissier reçoit un message de Philippe Jeantot lui demandant d'attendre des instructions pour la recherche de Groupe LG 2. Les conditions sont terribles : « C'est la guerre, écrit-elle à son PC à 10 h 40. Mer énorme. Gerry introuvable. Impossible de faire demi-tour car pas de drisse de grand-voile et drisse de solent [34] cassée avec soient 1/3 déroulé, impossible à réenrouler. Drisse de spi cassée. Antenne Dartcom arrachée. Plusieurs chavirages. Je suis en survie jusqu'à ce que cela se calme [35]. » Deux heures plus tard, le directeur de course demande au skipper de PRB de rebrousser chemin vers la dernière position connue du Canadien. Jeantot sait les difficultés de navigation dans une tempête du Grand Sud avec un bateau amoché. Il précise : « Vu les conditions, c'est toi qui décides ce que tu peux faire [36]. »

La navigatrice doit se battre quatre heures durant avec son gréement en piteux état pour réussir la manœuvre. A 16 h 45, elle communique : « Bon, j'ai fait demi-tour... Enfin autant que je peux. Cap 300°, vitesse 7 nœuds. J'ai réussi à enrouler le soient. Dès que ce sera plus maniable, je ferai route au plus près sous trinquette. Encore beaucoup de mer sur cette zone. Le bateau est en vrac, pas mal de problèmes et je suis crevée. Je somnole assise en ciré sous la table à cartes en cas de chavirage. Je fais le plus vite possible[37]. » Mais, sans grand-voile, remonter contre le vent est difficile. Dans la nuit, nouveau message : « Progression très lente. J'ai gagné quatre milles depuis ce matin. Gerry est pile dans l'axe du vent et je vais à 80° du vent. Vitesse de rapprochement entre 0 et 1,5 nœud [38].» La navigatrice est épuisée. Régulièrement, elle est prise de crises de sanglots qu'elle ne peut réprimer. Gerry est un bon copain. Elle l'a eu comme équipier, et son impuissance la désespère.

A 16 heures, le 9 janvier, Isabelle Autissier reçoit des instructions du CROSS Etel, qui coordonne les recherches. La position à atteindre n'est qu'à 47 milles de distance, mais exactement dans l'axe du vent. Dans ces conditions de mer et de vent, et vu l'état de *PRB*, il est impossible d'y parvenir avant quarante-huit heures. Le temps qu'elle arrive, *Groupe LG 2*

aura sans doute dérivé très loin de cette zone. Et que doit-elle rechercher ? Un bateau? Une coque retournée? Un canot pneumatique ? La visibilité est de quelques dizaines de mètres et il faudrait un miracle pour qu'elle tombe dessus : la zone à patrouiller est grande comme le Benelux. Les militaires du CROSS, spécialistes de la sécurité en mer, saisissent vite la situation de la navigatrice et ils lui rendent sa « liberté de manœuvre ». Isabelle Autissier ne comprend pas. Elle demande des précisions au centre d'Etel. La réponse tombe à 20 h 56 : « Vous pouvez reprendre votre route. Et encore merci pour tout. » La Rochelaise fait demi-tour puis s'allonge sur la banquette de sa table à cartes pour trouver un peu de sommeil.

A Paris, Philippe Jeantot n'a presque pas dormi depuis deux jours. Tard le soir, une radio l'appelle pour faire le point sur la situation. Au moment de passer à l'antenne, on lui demande d'attendre un petit peu car Isabelle Autissier, lui dit-on, est en ligne. Le directeur de course ne comprend pas : « Si elle n'en peut plus, elle ne fait pas de conférence de presse à la radio [39]. » Il ignore qu'Autissier n'a donné aucune interview en direct et qu'il s'agit d'un enregistrement ancien. Et que le skipper, au même moment, est écroulé sur la banette arrière de son PRB en fuite. Et, quand le tour de Jeantot arrive à l'antenne, il lâche la phrase de trop : « Je suis un peu surpris qu'Isabelle ait décidé de faire demi-tour. En tant que marin, je suis encore un peu sous le choc de cette décision car je trouve qu'elle l'a prise un peu rapidement [40]. »

Le terrain est favorable à la polémique. Depuis les négociations d'avant-course entre l'organisateur et les coureurs, les relations entre Isabelle Autissier et Philippe Jeantot ne sont pas des meilleures. En plus, son équipe est composée — notamment - de deux personnes avec qui le directeur de course est en froid : Denis Horeau et Eric Coquerel, deux anciens de l'organisation du premier Vendée Globe. Pour couronner le tout, le skipper de *PRB*, hors course, venait de doubler Groupe LG 2 après un sprint dans le Grand Sud. «Gerry était très vexé d'être ainsi rattrapé, rappelle aujourd'hui Michèle Cartier. En plus, il était un peu macho, alors se faire doubler par une femme [41]... » Surtout, certains coureurs, comme Marc Thiercelin, mais aussi plusieurs journalistes n'apprécient pas la stratégie de communication mise en œuvre par l'équipe de *PRB* à propos de cette remontée spectaculaire

: officiellement disqualifiée après son escale à Capetown pour réparer son safran, la navigatrice, selon eux, devrait se faire plus discrète. Alors, quand le beau-frère d'Isabelle Autissier passe par hasard au PC course, le soir de la déclaration fracassante de Jeantot, il assiste à une scène stupéfiante : un membre de l'organisation apostrophe les journalistes présents à propos de cette « Autissier qui laisse tomber son copain ». Quelques insultes fusent également.

Le directeur de course, lui, sent qu'il est allé trop loin. Dès le lendemain, il présente ses excuses : « Je sais qu'elle était épuisée. Ce n'est pas non plus la peine de risquer d'avoir un second bateau en détresse[42]. » Le 11 janvier, un communiqué du CROSS Etel clôt le débat : « Le CROSS-A a demandé [à Isabelle Autissier, NDA] de cesser les recherches le 9 à 18 h 30 (heure française), les conditions météorologiques très dures et des problèmes techniques à bord pouvant compromettre sa sécurité. » Sept ans plus tard, Philippe Jeantot veut dédramatiser l'incident : « J'ai démarré au quart de tour, j'ai pété les plombs... J'ai eu tort. Il n'y a rien à lui reprocher. Elle n'a pas à mettre sa vie en danger pour chercher un marin dont on ne connaît même pas la position [43]. »

A Montréal, Michèle Cartier vit enfermée dans son appartement. Elle attend des informations, tourne en rond sans savoir vraiment que faire si ce n'est passer ses journées au téléphone pour tenter d'avoir des nouvelles et demander de l'aide. Epuisée nerveusement et physiquement, elle a un nouveau flash, comme celui où elle s'était vue dans l'eau. Cette fois, c'est Gerry qui apparaît : « Il était tout bouffi et je le vois qui me salue, se souvient-elle aujourd'hui. J'ai compris qu'il m'avait quittée à ce moment-là [44]... »

Dans le Pacifique, les recherches continuent, mais *Groupe LG 2* reste silencieux, et introuvable. Hervé Laurent, sur *Groupe LG Traitmat*, et Bertrand de Broc, à bord de *Votre nom autour du monde*, ont traversé la zone de recherche selon le plan fixé par le Cross Etel, sans rien trouver. Marc Thiercelin arrive sur zone le matin du 11 janvier. En fin d'après-midi, il reçoit un télex : « Suite évolution météo et risques encourus, vous donnons ordre de cesser toute recherche dès maintenant. La zone de recherche actuelle nécessiterait un parcours de 27 000 milles pour être

couverte en entier, soit un mois de navigation. Le CROSS Etel vous remercie de votre coopération et vous félicite pour l'important travail accompli. Bon courage pour la suite [45]. » A 20 heures le même soir, le cargo panaméen *Mass Enterprise* est également libéré de sa mission d'assistance après trois jours à sillonner vainement l'océan. L'espoir se tourne vers l'Agence spatiale canadienne, qui a proposé d'utiliser son satellite Radarsat. En orbite à 800 kilomètres au-dessus de la terre, il peut détecter des objets à partir de 10 mètres de long.

Lors des vacations radio, le sort de Gerry occupe toutes les discussions. Eric Dumont, le skipper de *Café Legal-Le Goût*, est effondré. Ensemble, ils avaient fait des projets de course en double. Toutes les hypothèses sont envisagées. Une collision avec un iceberg, une déferlante qui retourne le bateau, une vague emportant le skipper, et même la bête panne électrique : « J'espère (...) que la tempête a privé Gerry de tous ses moyens de communication en arrachant toutes les antennes, standard C et BLU, ou en ayant noyé l'intérieur du bateau, privé d'électricité... Et qu'il ne sache pas que sa balise extérieure Argos n'émet plus, explique Yves Parlier. Alors, il naviguerait tranquillement. On le verra passer au Horn après avoir déclenché une balise pour signaler son passage à la marque. Maigre espoir, en fait [46]. »

Les techniciens canadiens effectuent un gros travail de lecture des images obtenues par le satellite. Il leur faut éliminer tous les parasites pour ne sélectionner que ce qui ressemble à un bateau. Une vingtaine de points sont retenus et un navire indien, le *Aditya Gaurav,* commence à patrouiller vers les positions repérées. Le 15 janvier, le cargo est autorisé à reprendre sa route vers l'Argentine : il n'a rien trouvé. Eric Dumont, lui, s'obstine et fait route vers la zone de recherche. Il se retrouve face à un iceberg énorme, perdant vingt-quatre heures pour en faire le tour, et passe une journée supplémentaire à scruter l'horizon, perché dans son mât avec des jumelles. Le lendemain, le mauvais temps l'oblige à reprendre sa route, impuissant.

Le 17 janvier, un avion chilien signale qu'il a capté quelque chose. En patrouillant et en appelant *Groupe LG* par radio sur le canal 16 [47], il aurait entendu une voix teintée d'un fort accent étranger lui répondre, en anglais : *Go ahead* (« Continuez »). Le navigateur aurait juste eu le temps de donner sa position avant que le contact soit rompu. Gerry Roufs? Les Chiliens

signalent l'épisode sans faire de commentaire. L'accent entendu par le pilote, Claudio Carrasco, surprend : le Canadien parle un anglais parfait, sans une pointe d'accent. Pourtant, les médias s'affolent. Philippe Jeantot, mal informé, évoque même une réponse « Ici *Groupe LG*, Lima Golf [48] ».

A Montréal, les journalistes font le pied de grue en bas de l'immeuble de Michèle Cartier. Ses voisins lui proposent de sortir par le garage. Elle reçoit alors un appel d'un journaliste de TF1. Il lui confirme que Gerry est retrouvé et lui demande de recevoir une équipe de la chaîne. Ils veulent la filmer buvant le champagne : « J'attends des images de Gerry », répond Michèle Cartier, qui refuse tout contact avec la presse. Le jour même, le Cross Etel émet un communiqué concluant : « L'information reçue hier est à prendre avec prudence et demande confirmation. »

La course continue sans autres nouvelles de Gerry Roufs. Alors qu'il navigue vers le Horn, Hervé Laurent reçoit l'ordre de son sponsor d'abandonner la course et de faire route vers le port le plus proche. Pierre Opperman, très marqué par la disparition du Canadien, ne veut plus assumer les risques pour un autre marin. Le skipper ne répond pas au message : « En mer, explique-t-il aujourd'hui, je suis le seul maître à bord [49]. »

Christophe Auguin, barbu et hirsute, franchit la ligne en vainqueur le 17 février après une course parfaite. Officiellement, il n'a connu aucun problème. Il a pourtant failli s'arrêter dans une île du sud de la Nouvelle-Zélande quand sa quille menaçait de se désolidariser de la coque. En fabriquant un bras de levier de 2,50 mètres avec une cisaille à haubans et un tube, le Granvillais a réussi à resserrer les trois quarts des boulons, avant de reprendre sa route vers le Horn, puis les Sables-d'Olonne.

Isabelle Autissier arrive en Vendée le 21 février, hors course. Pendant sa conférence de presse, elle évoque une seule fois les paroles de Philippe Jeantot à son égard pendant les opérations de recherche de Gerry Roufs : « J'ai découvert il y a seulement quelques jours que j'avais été gravement accusée d'avoir prématurément quitté la zone des recherches. C'est l'accusation la plus grave qu'on puisse porter contre un marin. Je suis atterrée [50]. » Livide, Jeantot ne bronche pas. Philippe de Villiers, lui, quitte la salle. Isabelle Autissier n'a rien oublié, mais le temps, depuis, a passé. La preuve ? Sollicitée par Jeantot, croisé par hasard à l'entrée du Salon

nautique de Paris, en décembre 2003, elle lui offre, bonne fille, deux de ses invitations pour le Salon nautique...

Marc Thiercelin franchit la ligne en deuxième position, plus d'une semaine après le vainqueur. Passé troisième au cap Horn, le skipper de *Crédit Immobilier de France* a cravaché pour remonter Hervé Laurent dans l'Atlantique : « Je voulais passer second, pour Gerry. Je savais qu'il vivait mal la concurrence avec Hervé Laurent alors je m'étais fait un point d'honneur de terminer devant lui [51]. » A l'arrivée, le Rochelais dira même occuper « la place de Gerry [52] ». Pourtant, l'arrivée n'est pas aussi limpide qu'il y paraît quand le vieux *Groupe LG Traitmat* du Lorientais coupe la ligne juste derrière Thiercelin. Jusqu'à l'arrivée, Hervé Laurent est devant le skipper de *Crédit Immobilier de France*, mais avec une avance insuffisante pour compenser la trentaine d'heures décomptées à Thiercelin pour le temps consacré à rechercher Gerry Roufs. La veille de l'arrivée, Philippe Jeantot appelle Hervé Laurent et lui demande de laisser Thiercelin franchir la ligne le premier. La demande du directeur de course s'explique : le public ne comprendra pas l'histoire des heures décomptées; puisque le classement est établi, autant que les bateaux arrivent dans cet ordre aux Sables-d'Olonne. Réponse, lapidaire, d'Hervé Laurent : « Tu verras bien [53]. » A 3 heures du matin, la houle est forte devant le port vendéen. Sans s'annoncer, le Lorientais passe sur la ligne d'arrivée alors que personne ne veille : « J'ai coupé, Argos l'a vu, et je suis reparti au large attendre Thiercelin [54]. », révèle-t-il aujourd'hui. Quelques heures plus tard, *Groupe LG Traitmat* repasse devant le bateau comité, avec témoins cette fois-ci, juste derrière *Crédit Immobilier de France*. Pierre Opperman, malade, n'est pas présent pour fêter cette troisième place. La veille, Frank, son fils, a envoyé un message expliquant à Hervé Laurent qu'ils n'avaient pas le cœur à célébrer un podium alors qu'un de leurs skippers avait disparu. Mais qu'il devait, lui, profiter de ce moment. « C'est ton jour [55] », écrit le fils du sponsor. La société Groupe LG se retire définitivement du monde de la voile. Pierre Opperman décédera en mars 2003.

Pour la famille de Gerry Roufs, l'histoire est loin d'être finie. A Montréal, quelques semaines après la disparition, Michèle Cartier ne peut plus se contenter de rester des heures au téléphone à la recherche d'indices. Mais

ses finances ne sont pas au mieux. Robert Charlebois paie les 3 000 dollars canadiens (environ 1 800 euros) de sa facture de téléphone et elle accepte finalement un entretien avec *Paris Match,* contre des billets d'avion pour rentrer en France avec sa fille. Depuis Locmariaquer, elle tente d'en savoir plus. Pas question de baisser les bras. Elle ira même jusqu'à contacter, à la fin de 1997, une amie qui travaille... dans l'équipe du président des Etats-Unis, Bill Clinton. On ne sait jamais : les satellites américains peuvent peut-être voir quelque chose. Quelques semaines plus tard, la copine est devenue injoignable. Michèle Cartier apprend qu'elle ne travaille plus à la Maison Blanche. Une décision prise dans la précipitation. L'affaire Monica Lewinski vient d'éclater et les jolies assistantes sont éloignées...

En juin 1997, elle monte une association « Sur la route de Gerry Roufs » avec l'aide de plusieurs amis. Des affiches, fournies gratuitement par une imprimerie locale, sont envoyées dans les ports chiliens pour recueillir d'éventuelles informations sur *Groupe LG 2.* Le 19 août 1997, sept mois après le dernier message de Gerry, Frank Opperman lui transmet une photo du bateau retourné, la quille en place, prise par la marine chilienne un mois plus tôt. Michèle Cartier s'envole alors pour Santiago avec quelques amis de l'association. A la demande de Nicolas Groleau, Groupe LG prend en charge une bonne partie des frais de recherches [56]. Mais rien de plus ne sera trouvé. Entre mai et août 1998, un certain Pedro tente de soutirer plusieurs dizaines de milliers de dollars à Michèle Cartier contre des informations. Il affirme savoir où est échoué *Groupe LG 2* et donne des détails précis. Devant la justice chilienne, il niera avoir le moindre renseignement. Le 24 août, l'épave est repérée par un avion militaire chilien sur la côte sud-ouest des îles Atalaya, à l'entrée du détroit de Magellan. Aucune trace du corps du skipper ne sera relevée.

Cinq mois plus tard, le 5 février 1999, Michèle Cartier reçoit un petit morceau de *Groupe LG 2,* envoyé par l'ambassade du Canada au Chili. Quelques centimètres de cette plaque de carbone sont désormais greffés sur la pierre tombale de Gerry Roufs, érigée en juin 1999 dans le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, à Montréal.

1 *Tempête autour du monde, op. cit.,* p. 190.

2 Le baromètre.

3 Extraits des conversations télex, archives privées.

4 Entretien des auteurs avec Philippe Jeantot, le 10/06/2004.

5 Voir chap. 7, p. 175 et suiv.

6 Auteur du premier tour du monde en solitaire, entre 1895 et 1898.

7 Entretien avec les auteurs, le 2/03/2004.

8 Entretien avec les auteurs, le 13/02/2004.

9 Entretien avec les auteurs, le 10/05/2004.

10 Archives privées.

11 Entretien des auteurs avec Hervé Laurent, le 11/OS/2004.

12 Entretien avec les auteurs, le 10/05/2004.

13 Entretien de Michel Desjoyeaux avec les auteurs, le 31/01/2004.

14 *Ibid*.

15 *Ibid*.

16 Entretien avec les auteurs, le 19/03/2004.

17 Entretien avec les auteurs, le 13/02/2004.

18 Archives privées.

19 Entretien avec les auteurs, le 9/07/2004.

20 Archives privées.

21 Archives privées.

22 Enregistrement conservé par Michèle Cartier.

23 Le nom de baptême de *Groupe LG 2*.

24 L'ancien *Groupe LG*.

25 Archives privées.

26 Entretien avec les auteurs, le 13/02/2004.

27 *Voiles et voiliers*, août 1996, n° 306.

28 Entretien avec les auteurs, le 11/05/2004.

29 Entretiens des auteurs avec Hervé Laurent, le 11/05/2004, et Frank Opperman, le 13/03/2004.

30 Voir chap. 7, p. 186-187.

31 Entretien avec les auteurs, le 11/05/2004.

32 Entretien avec les auteurs, le 2/03/2004.

33 Entretien avec les auteurs, le 29/03/2004.

34 Petite voile d'avant intermédiaire entre le génois et la trinquette.

35 *Une solitaire autour du monde*, Isabelle Autissier et Eric Coquerel, Arthaud, 1997, p. 142.

36 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

37 *Une solitaire au bout du monde, op. cit.*, p. 143.

38 *Ibid.*

39 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

40 *Vendée Globe 96-97*, Didier Piron, Les Ateliers d'Anjou, 1997, p. 107.

41 Entretien avec les auteurs, le 2/03/2004.

42 *Vendée Globe 96-97, op. cit.*, p. 107.

43 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

44 Entretien avec les auteurs, le 2/03/2004.

45 *Tempête autour du monde, op. cit.*, p. 197.

46 *Vendée* ***Globe*** 96-97, *op. cit.*, p. 112.

47 Le canal de détresse et de sécurité des radios VHF.

48 Le 25 janvier, le commandant de l'armée de l'air chilienne Jorge Minoletti affirmera ne pas connaître l'expression « Lima Golf », pas plus que le service des relations publiques de l'armée chilienne dont le communiqué ne porte pas cette mention.

49 Entretien avec les auteurs, le 11/05/2004.

50 *Le Monde*, 23/02/1997.

51 Entretien avec les auteurs, le 26/02/2004.

52 *Ibid.*

53 Entretien avec les auteurs, le 11/05/2004.

54 *Ibid.*

55 Entretien avec les auteurs, le 13/02/2004.

56 Au total, près de 450 000 francs (environ 70 000 euros).

Chapitre 10

DU BON USAGE DES PELLES À FEU...

A Cherbourg, en ce début de matinée de printemps, une petite foule attentive se presse au bord du quai des Constructions Mécaniques de Normandie (CMN). Le ciel est chargé de nuages, mais personne n'y prête vraiment attention. Car l'événement est d'importance : ce 8 avril 2004, à la pointe du Cotentin, un monocoque neuf de 60 pieds est mis à l'eau. Voilà quatre ans que cela n'était pas arrivé sur les côtes françaises. Pourtant, depuis le triomphe de Michel Desjoyeaux, en 2001, les projets n'ont pas manqué. Pendant des mois, les candidats au Vendée Globe ont arpenté les salles d'attente des sponsors potentiels, les architectes ont travaillé sur des avant-projets, les chantiers ont affiné leurs devis. Beaucoup d'appelés et peu d'élus — comme partout, comme toujours.

Après quelques années d'euphorie, la voile-business traverse une mauvaise passe : les concurrents français pour la Coupe de l'America tirent le diable par la queue et plusieurs sponsors se sont retirés du circuit des très médiatiques multicoques [1] de 60 pieds. Et, même si le Vendée Globe reste une excellente affaire pour les commanditaires, il n'échappe pas à la récession. Onze bateaux ont ainsi été construits spécialement pour la course de 2000-2001 [2], un record. La plupart d'entre eux repartent autour du monde pour la cinquième édition, à la fin de 2004, avec un nouveau skipper. Sur la ligne de départ, le 7 novembre, on ne dénombrera que quatre voiliers neufs, vierges de toute circumnavigation.

Cependant, l'évolution la plus marquante réside ailleurs : longtemps chasse gardée des architectes et des chantiers français, le Vendée Globe voit des concurrents sérieux faire le choix de dessiner et de fabriquer leurs machines à l'étranger. Ellen MacArthur, brillante dauphine de la précédente édition, a ouvert la voie en confiant son *Kingfisher* au cabinet anglais Owen-Clarke Design et à un chantier néo-zélandais. Avec elle, pour la première fois depuis 1989, l'Hexagone n'accapare pas le podium. Pour ce nouveau millésime du Vendée Globe, deux des quatre 60 pieds nouvelle

génération ne sont pas *made in France* : le *Virbac* de Jean-Pierre Dick est l'œuvre de l'un des plus célèbres designers mondiaux, le Néo-Zélandais Bruce Farr [3], tandis que l'*Ecover* de Mike Golding est signé, lui aussi, par Merfyn Owen et Allen Clarke. Et les deux bateaux ont été construits en Nouvelle-Zélande. Bien sûr, cette intrusion étrangère n'a rien d'un raz de marée. Mais c'est un signe : l'époque glorieuse d'un savoir-faire strictement français semble bien révolue.

Avec elle s'achève aussi la période de domination sans partage d'un cabinet d'architectes, le Groupe Finot. Car, en cette matinée d'avril, le voilier jaune qui s'envole, suspendu à une grue, dans le ciel cherbourgeois, sort de la table à dessin de Marc Lombard. Le Rochelais a conçu cette bête de course dernier cri pour Jean Le Cam, dont le sponsor, Bonduelle, est passé au monocoque après trois saisons difficiles en multicoque. Une quinzaine de jours plus tard, ce sera au tour d'un nouveau *Sill,* jumeau de *Bonduelle,* confié, comme l'ancien, à Roland Jourdain, de toucher les eaux de la Manche. Mais, de plan Finot-Conq à l'horizon, point...

Le dernier 60 pieds issu du cabinet de Jouy-en-Josas est sorti de chantier en mai 2000 : *PRB* a remporté le Vendée Globe neuf mois plus tard. Pour Jean-Marie Finot et Pascal Conq, c'est la troisième victoire consécutive autour du monde et sans escale. En onze ans, les deux compères ont dessiné quatorze 60 pieds, dont treize ont couru le Vendée Globe. *Fila*, le seul d'entre eux à ne pas avoir participé à la course, a remporté l'ex-Boc Challenge — qui a retrouvé son appellation originelle d'Around Alone -, entre les mains de Giovanni Soldini en 1999. Une épreuve que deux autres voiliers signés Finot-Conq ont enlevée : *Groupe Sceta* en 1991 et *Geodis* en 1995, barrés par Christophe Auguin. Résumons : en une décennie, le couple d'architectes a glané... six victoires dans des tours du monde en solitaire! Avec un tel palmarès, le nom de Finot-Conq est devenu une référence marquante du Vendée Globe : une véritable marque de fabrique.

La saga du duo a pourtant commencé loin de la mer. A Epinal, capitale des Vosges, le premier horizon maritime est l'eau douce du lac de Gérardmer, à une quarantaine de kilomètres de là. Jean-Marie Finot, né en 1942, y tire ses premiers bords au milieu des années cinquante. Tête bien faite, le jeune Finot entre en maths sup' à « Ginette », la prestigieuse classe

prépa versaillaise de Sainte-Geneviève, une usine à former les futurs polytechniciens. Mais, déjà, le bonhomme a du caractère et préfère se tourner vers l'architecture, qu'il étudie aux Beaux-Arts de Strasbourg puis de Paris. L'été, il use son fond de ciré aux Glénans, avant de collaborer, encore étudiant, avec l'architecte naval Philippe Harlé.

Jean-Marie Finot dessine son premier bateau en 1967, un voilier de 6 mètres, destiné aux sorties à la journée et baptisé *Rebelle*. Un joli résumé du bonhomme, qui reconnaît sans peine être « une grande gueule [4] » et ne pas mâcher ses mots. L'année suivante, il signe *L'Ecume* de Mer, un immense succès : près de 1 400 exemplaires de ce voilier de 8 mètres ont été construits. Pour ce père de famille qui aura cinq enfants, c'est le début d'une prolifique carrière. Au total, près de 30 000 bateaux conçus par le Groupe Finot naviguent aujourd'hui dans le monde entier.

Des voiliers de régate, Jean-Marie Finot en dessine depuis toujours. Mais les courses transocéaniques, en particulier celles autour du monde, ne l'attirent que moyennement. «J'ai toujours été un peu angoissé d'envoyer des marins comme ça dans des mers encore un peu inconnues à l'époque [5] », résume-t-il. Tout change avec l'arrivée au sein du cabinet, en septembre 1985, d'un jeune collaborateur de vingt ans son cadet : Pascal Conq. Même si la vue sur la vallée de la Bièvre est splendide depuis les bureaux de Jouy-en-Josas, la Bretagne est loin pour ce natif de Roscoff, passé par l'école d'architecture de Rennes, aussi pondéré que Finot est fougueux. Régatier de très bon niveau, il a remporté le Tour de France à la voile à bord de *Côtes-du-Nord*.

Sur cette classique estivale, Conq a fait la connaissance, deux ans auparavant, de Thierry Fagnent. Ce dernier projette de participer à la Mini-Transat et, quand il apprend que son ancien coéquipier entre chez Finot, il lui demande de concevoir un voilier de 6,50 mètres pour y participer. « Jean-Marie n'était pas chaud pour se lancer là-dedans, se souvient Pascal Conq, il trouvait cela dangereux. Mais j'ai réussi à le convaincre, et on a dessiné notre premier Mini en 1986. C'était aussi notre premier bateau de course au large [6] ! » Thierry Fagnent commence à construire le prototype. Mais il ne boucle pas son budget pour participer à l'édition de 1987 et doit le revendre. Deux ans plus tard, le bateau gagne la Mini-Transat, aux mains de Philippe Vicariot, sous le nom de *Thom Pouss*, quelques jours avant le

départ du premier Vendée Globe... Toute la philosophie de Finot et Conq est déjà résumée dans *Thom Pouss*, un bateau large et raide pour pouvoir porter un maximum de toile et garder une grande stabilité de route. Depuis près de vingt ans, les deux acolytes ne cessent d'affiner ce concept originel.

A la même époque, les architectes ont lancé le Lévrier des Mers, un bateau remarqué, rapide, long et étroit, construit en aluminium. Le succès du First Class 8, un voilier dessiné en dehors de toute contrainte réglementaire quelques années auparavant, finit d'attirer les coureurs au large assoiffés d'horizons nouveaux. Car les différents tours du monde en solo ont une caractéristique commune : ce sont des courses dites « open », autrement dit, des épreuves où les règles de conception sont simples et peu contraignantes. Pas de formule mathématique alambiquée à respecter comme dans d'autres courses, mais une grande liberté qui laisse toute la place à l'imagination des architectes.

Daniel Gilard [7] envisage ainsi un 60 pieds sur plans Finot-Conq pour participer au deuxième Boc Challenge, en 1986-1987. Mais, faute de sponsor, la démarche n'aboutit pas. A l'automne 1988, Jean-Marie Finot croise Laura Vergne, responsable de la branche plaisance des assurances Concorde, qui sponsorise depuis quelques années des concurrents de la Solitaire du Figaro. Depuis deux ans, elle a sous contrat un jeune prometteur du nom d'Alain Gautier. Après un Figaro perdu de justesse, il convient avec son sponsor de s'attaquer au Vendée Globe. Le jeune skipper a jeté son dévolu sur un Lévrier des Mers de 16 mètres qu'il a l'intention de gonfler un peu. Laura Vergne prévient Finot à l'occasion. « Je n'étais même pas au courant [8] ! » raconte aujourd'hui en plaisantant l'architecte. Gautier entre en contact avec le cabinet de Jouy-en-Josas. Le courant passe vite, d'autant que Conq et Gautier ont régulièrement couru l'un contre l'autre en régate : les architectes convainquent le marin de se faire fabriquer un 60 pieds neuf.

Le budget alloué par Generali, qui vient de racheter Concorde, est serré : à peine plus de 3 millions de francs (environ 450 000 euros) pour la construction. Le trio n'a pas le choix, ils doivent construire en aluminium, un matériau bon marché et solide, mais lourd. « La contrainte budgétaire était très forte, alors le parti pris architectural devait être, lui aussi, très fort [9] », résume Jean-Marie Finot. Le cabinet vient de s'équiper d'un puissant

programme informatique capable de prédire les temps de course autour du monde en fonction des caractéristiques du bateau et des statistiques météo du parcours. « Pour nous, *Generali Concorde* est un gros Mini-Transat ! explique Pascal Conq. Il fallait qu'il soit puissant, sinon il allait rester " collé " sur l'eau. Finalement, on a fait un bateau beaucoup moins sage que ce que voulait Alain [10]. »

Large et toilé, simple et dépouillé, *Generali Concorde,* avec son pont tout plat et ses lignes tendues, fait sensation à son arrivée aux Sables-d'Olonne... même s'il a talonné non loin du phare des Barges, à l'entrée du port ! « Au ponton, les autres coureurs nous ont regardés comme des extraterrestres [11] », se souvient Pascal Conq, qui était du convoyage. Avec ses 5,80 mètres de large, le bateau de Gautier est impressionnant. Tout pour les allures portantes [12] et les surfs sur les vagues du Grand Sud ! Dans ce premier Vendée Globe où les solitaires partent vers l'inconnu, les bateaux ont plutôt tendance à avoir des ponts surchargés en accastillage : celui de *Generali Concorde* est désert ou presque...

Alain Gautier termine le Vendée Globe en sixième position, vingt-trois jours après le vainqueur, Titouan Lamazou. A première vue, le pari architectural de Finot et Conq n'est pas tenu. Mais, handicapé par un problème de gréement après l'équateur, le solitaire n'a pu faire parler tout le potentiel de son bateau. Et quelques experts avertis ont repéré qu'il était capable de parcourir 320 milles en vingt-quatre heures. Une jolie performance pour l'époque.

Avant même que le résultat final ne soit connu, un autre marin est venu frapper à la porte des deux architectes : Christophe Auguin a remporté le Figaro en 1986 et vient de trouver un budget pour participer au Boc Challenge de 1990-1991. Au Salon nautique de décembre 1989, les trois hommes signent avec Marc Pinta, patron du chantier nautique rochelais éponyme, un contrat pour la construction de *Groupe Sceta.* Là encore, le budget est très restreint, et c'est grâce aux efforts de Pinta que le premier bateau de Christophe Auguin est en matériaux composites et non en aluminium. Résultat : près de 3 tonnes sont gagnées sur les 14 tonnes de *Generali Concorde.* Plusieurs innovations voient aussi le jour sur ce deuxième plan Finot-Conq : la bôme est posée sur le pont pour diminuer les

efforts sur le mât; les doubles safrans assurent une plus grande stabilité de route; le voile [13] de quille est en composite et non plus en acier. Des caractéristiques que l'on retrouve aujourd'hui sur la plupart des 60 pieds.

Avec sa nouvelle monture, « Gauguin » bat « Gaugau » sur le fil lors de la dernière étape du Boc : pour la première fois, deux plans Finot-Conq montent sur le podium d'une course autour du monde. C'est le début du règne des deux architectes. Après le Boc, Alain Gautier trouve un nouveau sponsor pour enchaîner un troisième tour du monde et se tourne à nouveau vers les auteurs de son premier bateau. *Bagages Superior* est cette fois construit en composite et bénéficie d'un pont en carbone : il emporte sans coup férir le deuxième Vendée Globe, en 1993.

Christophe Auguin ne tarde pas à passer commande d'un nouveau 60 pieds open dans la perspective du Boc 1994-1995 et du Vendée Globe suivant. Baptisé *Sceta-Calberson* puis *Geodis,* il marque un tournant dans la vie du cabinet. «Pour la première fois, on a du budget, avec 6 millions de francs [environ 900 000 euros, NDA] pour la construction, se souvient Pascal Conq. Christophe a eu droit aux mêmes technologies que pour la Coupe de l'America [14]. » Bilan : plus de deux tonnes gagnées sur *Bagages Superior*! Le futur vainqueur du Vendée Globe pèse un peu plus de 7 tonnes, quasiment la moitié de *Generali Concorde,* le tout premier 60 pieds open sorti de la planche à dessin de Finot et Conq quatre ans plus tôt. Tellement léger, d'ailleurs, que les architectes décident de lui adjoindre des ballasts d'inertie, situés au centre du bateau et destinés à alourdir le bateau pour améliorer les performances contre le vent. Une botte secrète sur laquelle Auguin restera longtemps discret.

A la suite d'un problème de construction, la première coque est jetée à la poubelle, *Sceta-Calberson* sera livré en retard. Ce qui n'empêche pas Christophe Auguin de s'adjuger un nouveau Boc. Cette fois, les clients affluent chez Finot et Conq. Gerry Roufs commande *Groupe LG 2* en 1995. Puis, c'est au tour d'Isabelle Autissier de venir frapper à la porte du cabinet parisien. Son *PRB* sera le premier 60 pieds open à être doté d'une quille inclinable. Une innovation importante : en basculant leur quille dans le côté, les bateaux gîtent moins et marchent plus vite. Plus besoin d'alourdir la machine en remplissant les ballasts d'eau de mer. La même année, Yves Parlier, séduit par son premier tour sur l'ancien bateau de Christophe

Auguin, commande *Aquitaine Innovations.* C'est le plus large, le plus léger et le plus radical de tous avec son mât-aile aérodynamique et ses deux grandes perches de 6,50 mètres de long fixées au pied du mât, qui permettent à l'espar de pivoter librement. Encore une innovation qui sera reprise.

Au départ du troisième Vendée Globe en novembre 1996, six bateaux sur les seize inscrits sont signés Jean-Marie Finot et Pascal Conq. Christophe Auguin gagne son troisième tour du monde de suite en sept ans, améliorant de plus de quatre jours le temps d'Alain Gautier de 1993. Pour les deux architectes, c'est leur quatrième victoire consécutive autour de la planète. Mais elle a un goût amer : trois marins, repêchés par miracle dans le Grand Sud, ont perdu leur bateau. Et Gerry Roufs, qui courait sur un plan Finot-Conq, n'est pas revenu.

Cette bérézina antarctique entraîne une profonde remise en cause dans la communauté des 60 pieds open. La photo de *Pour Amnesty International,* le bateau de Thierry Dubois, dessiné par Michel Joubert et Bernard Nivelt pour Pierre Follenfant lors du premier Vendée Globe, chaviré et stable à l'envers, quille en l'air, fait le tour du monde. C'est la stupeur : les machines du Vendée Globe, que l'on envoie depuis sept ans dans les mers les plus hostiles du monde, ne reviennent pas à l'endroit ! Quand elles chavirent, elles chavirent définitivement, tels de vulgaires multicoques...

Sans attendre, les architectes font fumer leurs ordinateurs. En France, les réunions et les commissions se multiplient. Tout le monde s'y colle et s'en mêle : Philippe Jeantot, les architectes, les organisateurs de courses, les fédérations française et internationale de voile, la Fédération des industries nautiques et l'IMOCA [15], l'association des coureurs de 60 et 50 pieds open [16]. Les autorités administratives françaises — ministères des Sports et des Transports — suivent également les choses de près car elles se passeraient bien d'un nouveau programme de coopération international avec les sauveteurs australiens... L'objectif de ce remue-méninges est simple : définir de nouvelles normes pour les monocoques qui tournent autour du monde, afin qu'ils reviennent à l'endroit!

Car, jusque-là, la jauge [17] qui préside au Vendée Globe est d'une simplicité biblique, course open oblige. En fait, c'est le règlement de la

première édition du Boc, en 1982, qui en est à l'origine. A cette époque, il est plus que basique : les bateaux qui veulent participer ne peuvent mesurer plus de 56 pieds, soit 17,06 mètres. Et c'est tout. Seuls deux concurrents — dont Philippe Jeantot — sur les dix-sept au départ ont conçu spécifiquement leur voilier pour l'épreuve, à la longueur maximum. Quatre ans après, sous l'influence de la transat anglaise, la taille des bateaux est portée à 18,28 mètres. Ainsi naissent officiellement les 60 pieds open. Une règle de stabilité est cependant introduite : au port, les bateaux ne doivent pas gîter de plus de 10° lorsqu'ils ont rempli leurs ballasts. Une prescription toute simple mais qui influe grandement sur le dessin de ces monocoques. Car, pour respecter cette règle, les bateaux munis de ballasts doivent être larges. Deux ans plus tard, en 1989, il n'est pas question de brider la liberté des architectes pour la première édition du Vendée Globe. La jauge du Boc a montré qu'elle fonctionnait? Elle est reprise. Ce qui permet aussi aux bateaux qui ont participé au tour du monde en solitaire avec escales de s'inscrire au même, sans escale.

C'est avec l'« affaire Poupon », en décembre 1989, dès le premier Vendée Globe, que l'on commence à se poser des questions. Couché à 90°, le bateau de Philou est incapable de revenir à sa position normale tout seul. Soit son gréement est trop lourd, soit sa quille est trop légère, mais il y un problème... « Dans l'esprit de tous, les bateaux étaient " autoredressables ", c'était une évidence, se souvient Jean Sans, jaugeur en 1989. Alors, Poupon obligé de larguer son mât d'artimon pour revenir à l'endroit, c'était une surprise [18] ! » Après consultation des architectes, Philippe Jeantot impose une nouvelle règle de stabilité pour le Vendée Globe suivant : une mesure très technique [19] qui oblige coureurs et architectes à alléger leur gréement et/ou à augmenter leur lest, pour descendre le centre de gravité du bateau. L'idée est d'empêcher encore plus les voiliers de se retourner.

Mais le problème qui reste non résolu, c'est qu'une fois chavirés ces bateaux-là restent incroyablement stables à l'envers. Le terrible Vendée Globe de 1996-1997 vient le rappeler cruellement aux funambules de la course au large. Les dizaines de réunions qui suivent ce funeste hiver mettent au jour une incompréhension fondamentale entre coureurs et architectes. Pour les marins, il est inconcevable que leur bateau, roulé par

une vague, ne reviennent pas à l'endroit. A quoi sert le lest, sinon? Les architectes, eux, rappellent que leurs bateaux, larges et plats, peuvent rester à l'envers une fois chavirés. « Dès le premier Vendée Globe, on a expliqué qu'il fallait remplir le bateau pour le redresser, explique Jean-Marie Finot. D'ailleurs, on avait mis une trappe à l'arrière de *Generali Concorde* pour pouvoir sortir du bateau retourné [20]. » Marc Lombard, le concepteur de l'ex-*Crédit Agricole IV* devenu *Algimouss* et perdu sur ce Vendée Globe-là, ne dit pas autre chose : « En tout cas, aujourd'hui, on nous croira quand on dira que les bateaux peuvent rester à l'envers. Pour quelques coureurs que je connais, c'est une évidence qui était complètement occultée... Pour la première version de *Crédit Agricole IV,* j'avais dit qu'il fallait une pompe pour remplir les ballasts à l'envers. On m'a dit de laisser tomber, que les ballasts se rempliraient tous seuls. J'ai dit : " Non, il faut mettre un système. " Et ça n'a jamais été fait [21] ... »

Ces mois de négociations et de cogitations accouchent de nouveaux articles de jauge. Désormais, les bateaux qui participent au Vendée Globe devront bénéficier d'un angle de chavirage minimum. Et ce n'est pas tout : les concurrents devront faire passer à leurs engins un test de retournement à 180° — au port, démâté. Ainsi en a décidé l'IMOCA, l'association des coureurs. Mais le plus curieux, c'est que le Vendée Globe 2000-2001 ne va pas se courir sous sa seule autorité! Car, de son côté, la FICO [22], l'association des organisateurs de courses au large n'impose pas l'épreuve des 180° . Conséquence ubuesque : les concurrents peuvent choisir leur contrôle et certains coureurs n'effectueront pas le test de rétablissement à l'endroit. Un drôle de micmac réglementaire, fruit d'une bagarre politique entre, d'un côté, Jeantot et la FICO, et, de l'autre, la FFV et l'IMOCA, longtemps incarnée par des coureurs — Autissier, Auguin, Dubois... — dont les relations avec l'organisateur moustachu se sont fortement dégradées à l'occasion du Vendée Globe 1996-1997.

Jean-Marie Finot et Pascal Conq, architectes symboles des « pelles à feu », comme on surnomme les bateaux du Vendée Globe en raison de leur forme similaire, sont au cœur de la tourmente qui suit l'édition de 1996-1997. Pourtant, jusque-là, aucun de leurs bateaux ne s'est retrouvé la tête en

bas. Ce n'est qu'une question de temps. En juillet 1997, sept mois après le dernier message de Gerry Roufs, *Groupe LG 2* est repéré par un avion de la marine chilienne au large des côtes, flottant à l'envers, la quille en l'air. Mais, pour le duo, ce n'est que le début de la disgrâce. Le lundi 15 février 1999, alors qu'elle participe à la cinquième édition d'Around Alone, Isabelle Autissier déclenche sa balise de détresse : son *PRB* a chaviré dans l'océan Pacifique, par 55° Sud. Et reste à l'envers. Mais, cette fois, les conditions n'ont rien de dantesques. « A l'envers! Comment est-ce possible? Comment un 60 pieds peut-il se mettre à l'envers avec 20-25 nœuds de vent et une mer maniable [23] ? » s'étonne Autissier dans le récit qu'elle fait depuis *Fila,* où Giovanni Soldini l'a récupérée.

A Charleston, au départ d'Around Alone, le 26 septembre 1998, *PRB* est un bateau éprouvé, mais aussi le seul de la flotte à ne pas répondre aux nouvelles normes qui entreront en vigueur pour le Vendée Globe suivant. Vu les délais un peu courts, l'organisation américaine n'a pas obligé les candidats à se mettre en conformité. Isabelle Autissier sait que son bateau est stable sur le toit. Après les photos de *Groupe LG 2* chaviré, elle a téléphoné à Jean-Marie Finot et Pascal Conq : « Est-ce que *PRB* peut, lui aussi, rester à l'envers [24] ? » Devant la réponse positive des architectes, elle a envisagé avec eux d'installer à l'arrière de son bateau un ballon gonflable, une sorte d'air-bag qui se déclenche en cas de chavirage et permet de redresser le bateau. Mais le système livré, trop lourd et mal dimensionné, oblige l'équipe de *PRB* à modifier une partie de l'installation électrique; il est laissé sur le quai.

Pascal Conq se rend à Punta del Este, en Uruguay, à l'arrivée de l'étape où Soldini rend Autissier à la terre ferme. En apercevant l'architecte, la navigatrice ne peut s'empêcher de lâcher : « Ah, te voilà toi [25] ! » Pour les deux hommes de l'art, la situation n'est pas facile. « On a très mal vécu tout ça, avoue Jean-Marie Finot. On fait des bateaux pour que les gens s'amusent, pas pour qu'ils y restent! Le jour où vous avez un coureur qui ne revient pas, vous vous sentez plus responsable [26]. » Aujourd'hui encore, Pascal Conq évoque avec difficulté la disparition de Gerry Roufs, avec qui il était lié. Entre coureurs et architectes, le jeu du « à qui la faute ? » prend difficilement fin. Les premiers cherchent à aller toujours plus vite plus loin, mais n'assument pas forcément les conséquences de ces choix-là; les

seconds se sentent parfois dépassés par leurs clients et aimeraient bien qu'on n'oublie pas les responsabilités des utilisateurs. « On n'engueule pas celui qui a construit une voiture si on se plante avec [27] ! » a l'habitude de résumer Jean-Marie Finot. Sans doute. Mais ces sorties de route à répétition sont surtout le signe que le Vendée Globe, lui non plus, toute aventure humaine qu'il est, n'échappe pas à la course à la performance et aux réalités du sport de haut niveau.

Pour le cabinet de Jouy-en-Josas, le mal est fait : après « l'affaire Autissier » de 1999, Finot et Conq ne dessineront plus de coques entièrement nouvelles pour les courses autour du monde. Entre la mise à l'eau de *PRB*, en 1996, et son chavirage, trois ans plus tard, ils ont bien sûr lancé d'autres bateaux pour Giovanni Soldini, Raphaël Dinelli, Mike Golding, Josh Hall et Marc Thiercelin. Nés après le Vendée Globe de 1996-1997, ils sont censés se redresser plus facilement. Commandé avant l'accident d'Isabelle Autissier par le Suisse Dominique Wavre pour le Vendée Globe 2000-2001, UBP est mis à l'eau en septembre 1999 et passe ainsi le test de retournement à 180° avec succès.

Dans les mois qui suivent le chavirage de *PRB*, un seul coureur signe avec Finot et Conq : Michel Desjoyeaux. Mais le Finistérien, qui vient de prendre la succession d'Isabelle Autissier chez le sponsor vendéen, choisit le duo par défaut. « Au départ, je voulais un plan Farr, raconte-t-il. J'avais envie d'essayer des gens et des méthodes différents. Mais les délais étaient trop courts, alors j'ai jeté l'éponge et je suis allé voir Pascal [28]. » Le futur vainqueur du Vendée Globe ne se lance pas dans la conception d'une nouvelle carène et décide de gagner du temps en reprenant le moule du *Sodebo* de Dinelli. Mais, suprême affront, Mich' Desj' souhaite poser un pont conçu par Marc Lombard sur sa carène Finot-Conq. Un gain de temps et d'argent puisque le moule en question est stocké en Vendée, dans le chantier Mag où se construit *PRB*.

A Paris comme à La Rochelle, les refus sont catégoriques. Entre les deux cabinets, animés par de fortes personnalités, l'entente n'est pas toujours cordiale, surtout depuis l'époque de la découverte des problèmes de stabilité des 60 pieds open. Lombard a tout de suite annoncé la couleur : « Pas question de travailler avec Finot [29] ! » Son confrère fait remarquer à

Desjoyeaux qu'il a, lui aussi, un moule de pont semblable et disponible à Cherbourg. Devant l'insistance du marin, les deux fortes têtes finiront par lâcher prise, Marc Lombard exigeant — et obtenant -, pour la peine, le double de la rémunération proposée par l'équipe de PRB. « C'était un drôle d'accouplement [30] », résume, un brin amer, Pascal Conq. Peut-être, mais un croisement diablement efficace : à la barre de son plan « Finot-Conq-Lombard », Michel Desjoyeaux remporte le quatrième Vendée Globe...

L'hybride *PRB* symbolise, à sa manière, le passage de relais entre les deux écoles architecturales. Car le Vendée Globe 2000-2001, avec la présence des voiliers de Roland Jourdain et de Catherine Chabaud, marque le retour de Marc Lombard dans la course. Depuis la première édition, où il avait dessiné le *Crédit Agricole IV* de Philippe Jeantot, le Rochelais n'avait pas eu l'occasion d'exercer son talent sur un projet de 60 pieds open. «Paradoxalement, j'avais eu peu de retombées avec ce bateau, raconte Marc Lombard. Mais ça m'avait crédibilisé : il était revenu nickel de deux tours du monde [31].» Des coureurs viendront le solliciter - Hervé Laurent et Bertrand de Broc, notamment — mais, faute de budget suffisant, ils s'engageront sur des bateaux d'occasion lors des Vendée Globe suivants.

Aujourd'hui âgé de 45 ans, Lombard, comme Finot, a fait ses débuts chez Philippe Harlé, après avoir obtenu son diplôme du Southampton Institute of Technology. Venu de Paris, il s'installe à son compte à La Rochelle, dès 1982. Pendant longtemps, Marc Lombard sera avant tout un architecte de multicoques. Comme il l'avait cherché, il dessine toute la gamme des Privilèges de Jeantot Marine. Tabarly ira même jusqu'à lui commander un trimaran, qui ne verra jamais le jour.

Au printemps 1997, Catherine Chabaud, sixième du tragique Vendée Globe de 1996-1997 à bord de l'ancien ketch de VDH, revient de son tour du monde avec une conviction : sur un tel parcours, il faut un bateau polyvalent, pas seulement une luge de largue qui carbure lorsque les vents viennent de l'arrière. « En cent quarante jours, j'avais passé un tiers de mon temps au près [32] ! » se rappelle-t-elle. Intellectuellement, c'est une vraie révolution. La « pensée unique », où tout était, jusque-là, sacrifié sur l'autel des allures portantes, touche à sa fin. Progressivement, coureurs et

architectes en viennent à admettre que le Vendée Globe se gagne dans l'Atlantique, à la descente, et, surtout, à la remontée, contre les alizés.

Quand, au mois d'août suivant, Whirlpool, sponsor de Chabaud, donne son accord pour la construction d'un 60 pieds neuf, la navigatrice décide de consulter plusieurs architectes. Des cabinets passés en revue, celui de Marc Lombard s'appuie sur la même certitude que celle de sa cliente : un Vendée Globe se gagne au près. De leur côté, Finot et Conq sont un peu débordés par les commandes de 60 pieds, tandis que Catherine Chabaud n'est pas forcément une candidate à la victoire. Lombard propose un bateau plus large à la flottaison, avec un gréement plus élancé et, surtout, des appendices très travaillés : pour marcher au près, son monocoque sera doté de deux dérives, une nouveauté.

Mis à l'eau en août 1998, *Whirlpool* fait rapidement une grosse impression : dans la Route du Rhum, en novembre, Catherine Chabaud joue dans le peloton de tête avant de démâter. Un autre coureur se décide alors à franchir le pas : soutenu par Sill, une laiterie qui s'est diversifiée dans l'agroalimentaire, Roland Jourdain sera au départ du Vendée Globe, en novembre 2000. Avec son ami Jean Le Cam, Bilou se rend à la fin de l'hiver 1999 chez Jean-Marie Finot, à Jouy-en-Josas. L'architecte, traumatisé, est encore sous le coup du chavirage d'Isabelle Autissier, qui s'est produit quelques jours auparavant. Et le contact n'est pas très bon...

Le temps presse, le moule de *Whirlpool* est disponible, Catherine Chabaud est d'accord pour le louer : le 1er mai 1999 Jourdain met en chantier son nouveau *Sill,* jumeau du voilier jaune dessiné par Marc Lombard. « En plus, *Whirlpool* était moins typé pour le portant que les plans Finot [33] », ajoute Bilou. Courue entre Le Havre et Salvador de Bahia, à l'automne 1999, la Transat Jacques Vabre voit Catherine Chabaud et son préparateur Luc Bartissol se faire chiper la première place de justesse par Thomas Coville et Hervé Jan, sur *Sodebo,* tandis que Roland Jourdain et Jean Le Cam décrochent une très méritoire quatrième place, à 1 h 50 du vainqueur. Au milieu de la flotte de plans Finot-Conq, les deux Lombard font tache. Pour la première fois depuis très longtemps.

Lors du Vendée Globe 2000-2001, Bilou finit en troisième position tandis que Catherine Chabaud démâte et abandonne à 600 milles de l'arrivée. A la deuxième place, juste devant *Sill, Kingfisher,* le plan Owen-Clarke d'Ellen

MacArthur, lui aussi très polyvalent, assombrit encore un peu plus l'avenir des « pelles à feu ». Même si, de la quatrième à la neuvième place, on ne trouve que des Finot-Conq. Dans les années qui suivent, ce sont d'autres architectes que les Parisiens qui trustent les victoires en monocoque. Depuis novembre 1999, toutes les grandes épreuves — à la notable exception du Vendée Globe, bien sûr — ont échappé aux duettistes de Jouy-en-Josas. Résultat : même si leur cabinet a été régulièrement approché, les quatre coureurs [34] à décrocher un budget de construction pour le Vendée Globe 2004-2005 sont allés voir ailleurs.

Revenons à cette matinée d'avril 2004, sur les quais de Cherbourg, où le nouveau *Bonduelle* goûte la mer pour la première fois. Si l'étoile de Finot et Conq a pâli depuis la fin des années quatre-vingt-dix, celle du quadragénaire qui observe attentivement les manutentions continue de briller. Jean-Marie Vaur, c'est lui, assiste à la mise à l'eau du septième 60 pieds open construit par son chantier, JMV Industries. Un huitième monocoque — *Sill* — est en phase de finition dans son immense hangar.

La réputation de Jean-Marie Vaur ne date pas d'aujourd'hui. Cherbourgeois de toujours, entré aux Constructions Mécaniques de Normandie en 1981, il travaille au département composite de ce chantier naval spécialisé dans les patrouilleurs militaires rapides quand il propose à son patron de lancer une filiale spécialisée : JMV Industries est créée en 1992, la moitié du capital est détenue par les CMN. Vaur et ses ouvriers commencent par construire le *Sceta-Calberson/Geodis* de Christophe Auguin. C'est le début d'une longue collaboration avec Jean-Marie Finot et Pascal Conq. Fort en gueule et bon vivant, Jean-Marie Vaur détient, à 47 ans, le record de constructions de 60 pieds open.

Bien qu'aujourd'hui en difficulté, comme toute la filière, le chantier de Vaur reste l'un des derniers acteurs du club très fermé des constructeurs de monocoques du Vendée Globe. Car, des pionniers des débuts, il ne reste plus grand monde. Capitaine Flint, le chantier qui a réalisé *Ecureuil d'Aquitaine* II, avait été créé pour l'occasion par Titouan Lamazou. Marc Pinta, fabricant des machines de Jean-Yves Terlain, Pierre Follenfant, Christophe Auguin et d'Isabelle Autissier, a jeté l'éponge après la terrible

édition de 1996-1997 : « On en avait assez d'avoir peur pour nos amis. Il fallait aussi acheter un nouveau four : on n'allait pas investir des millions de francs pour envoyer des gens au casse-pipe [35] », explique cet ancien des Pen Duick.

Mag France, le constructeur vendéen de Fontenay-le-Comte, n'a pas survécu à son rachat par Océa, en 1999. Le patron, Robert Sicard, n'avait pas de successeur. C'est là, entre bocage et Marais poitevin, qu'ont été conçus les voiliers de Michel Desjoyeaux, Roland Jourdain, Catherine Chabaud et de nombreux multicoques. Animé par Nordhal Mabire, le spécialiste maison du composite, qui participa à la construction des bateaux de Marc Pajot pour la Coupe de l'America, en 1995, Mag a aussi collaboré avec JMV Industries aux deux plans Finot-Conq de Christophe Auguin et Gerry Roufs. Aujourd'hui, l'ex-spécialiste du composite ne fait plus que de la chaudronnerie. Une partie de l'équipe a créé le chantier Tresco en 2000. La nouvelle entreprise a confectionné de nombreux flotteurs de multicoques 60 pieds. Mais la mort, en septembre 2001, de Mabire, grande référence du milieu, a déstabilisé Tresco, qui n'a pas remporté d'appels d'offres depuis.

Un ancien collaborateur de Jean-Marie Finot est à l'origine de plusieurs vocations de constructeurs. Gilles Ollier fonde Multiplast, à Carquefou, dans la banlieue nantaise, en 1981, pour lancer le premier des catamarans *Jet Services*. Thierry Eluère, un jeune diplômé de mécanique, assez bricoleur, est son premier ouvrier. Les deux hommes, aux personnalités affirmées, se braquent rapidement et Eluère quitte Multiplast avant la mise à l'eau. Plutôt doué, un peu chien fou, l'apprenti stratificateur atterrit chez Jeanneau Techniques Avancées, où sont construits des multicoques comme *Fleury Michon* et *Elf Aquitaine*. Il est ensuite appelé par Titouan Lamazou pour l'aider à terminer son premier *Ecureuil d'Aquitaine*. Leur rencontre n'augure pas de la qualité de leur future collaboration : « En descendant du train, je vois un type avec des cheveux longs et des bottes en daim, se souvient Eluère. J'avais peur qu'il me pique ma valise [36] ! » Mais l'ex-moniteur de voile intègre complètement la bande à Titouan et parvient à mettre de l'ordre dans la fabrication chaotique du voilier dessiné par les architectes Luc Bouvet et Olivier Petit, qui termine deuxième du Boc, en 1987. Avec les frères Lamazou, Thierry Eluère crée ensuite le chantier

Capitaine Flint où il construit le bateau vainqueur du premier Vendée Globe. Sa réputation d'orfèvre du composite commence à se répandre.

Après quelques années de vaches maigres, Thierry Eluère participe à un nouveau chantier et construit *Aquitaine Innovations*, en 1996, pour l'autre grand marin de la région, Yves Parlier. Le 60 pieds open de l'« extraterrestre » est sans doute le plus léger des plans Finot-Conq jamais lancés. De son constructeur, Jean-Marie Finot n'hésite pas à dire : « C'est le meilleur de tous ! Mais quel caractère [37]... » Le bonhomme, avec ses yeux bleus et son débit de mitraillette, est plutôt du genre sans concessions. Mais, de l'avis de beaucoup, c'est un artiste.

Après Parlier, le Nantais continue à travailler avec les navigateurs d'Arcachon et s'attelle à la fabrication de *Sodebo* pour Raphaël Dinelli. Ses aventures dans les mers du Sud lors du Vendée Globe 1996-1997 ont permis au « pirate » de trouver un sponsor qui lui paye un Finot-Conq tout neuf et innovant. Le navigateur « shooté à l'oxygène [38] » et le maître du carbone un peu cow-boy s'entendent comme larrons en foire. Mais les délais ne sont pas tenus. « On a prévenu le sponsor qu'on n'était pas prêts la veille du baptême [39] ! » s'amuse encore Eluère. C'est le dernier monocoque de Thierry Eluère, qui, depuis, a créé à 51 ans, avec Yves Parlier, le chantier de construction de son « hydraplanneur », mis à l'eau en 2004.

Trois ans après le départ d'Eluère de Multiplast, en 1984, Gilles Ollier signe le contrat pour la conception et la fabrication de *Crédit Agricole II*, le catamaran de Philippe Jeantot. Dans l'équipe de Carquefou se trouve, entre autres, le jeune Roland Jourdain. Mais aussi Hubert Desjoyeaux — le frère de Michel -, son copain Jean Le Cam et Gaëtan Gouérou [40]. Quelques semaines après le lancement, ils créent, en compagnie de l'architecte Marc Van Peteghem [41], le chantier CDK, pour « Chantiers De Kerleven ».

Installé à Port-la-Forêt, au cœur de la « Vallée des Fous », CDK se lance dans les Formules 40, des multicoques de 12 mètres environ, qui connaissent de belles heures au cours des années quatre-vingt. A la fin de la décennie, le chantier est pourtant en grande difficulté. Il parvient à survivre grâce à l'opiniâtreté d'Hubert Desjoyeaux. Surtout, l'entreprise développe un savoir-faire certain dans les matériaux composites qui n'échappe pas aux

concurrents du Vendée Globe. CDK ne construit que deux 60 pieds open, mais quels bateaux! Les deux premiers de l'édition 1992-1993 : *Bagages Superior* pour Alain Gautier et *Sofap-Helvim* pour Jean-Luc Van den Heede. Dans des genres diamétralement opposés, les plans Finot-Conq et Harlé-Mortain marquent l'histoire de la course puisqu'ils comptent, à eux deux, six participations. Et le ketch de VDH est candidat, en 2004, à une quatrième boucle.

Douze ans plus tard, CDK se retrouve en concurrence avec JMV et Tresco pour construire les deux dernières créations de Marc Lombard. JMV emporte le contrat, CDK conçoit les mâts. L'entreprise d'Hubert est aussi le chantier attitré de Mer Agitée, l'écurie de son petit frère Michel, qui, outre le trimaran *Géant* - construit chez CDK -, compte dans ses rangs *VMI* — l'ancien *Sodebo* — et *PRB,* deux 60 pieds open inscrits au prochain Vendée Globe. Et, si Roland Jourdain et Jean Le Cam, eux aussi « enfants de la Vallée des Fous [42] », ont commandé leurs nouvelles montures en Normandie, c'est à Port-la-Forêt qu'ils effectuent leurs travaux d'avant course. En famille.

Le monde du Vendée Globe a beau être décidément bien petit, il n'en n'épouse pas moins complètement son époque. A suivre la saga techno de ces bâtisseurs de cathédrales de carbone, on mesure mieux le chemin parcouru depuis le *Joshua* de Moitessier, dont les mâts étaient faits de poteaux téléphoniques récupérés. En 1969, Robin Knox-Johnston, le premier marin à avoir bouclé le tour du monde seul et sans escale, avait patienté 313 jours en mer avant de retrouver son Angleterre natale. *Suhaili* était un ketch en bois lourd et peu véloce. Trente ans plus tard, à bord d'une machine qui bénéficie des technologies de pointe de l'industrie spatiale, Michel Desjoyeaux naviguera trois fois plus vite que le pionnier. Les progrès se mesurent aussi sans peine entre la première et la dernière édition du Vendée Globe. Quinze années de recherches et de découvertes au cours desquelles les performances des monocoques autour du monde ont été améliorées de 16 jours, passant de 109 à 93 jours. Et ce n'est sans doute pas fini : pour beaucoup de marins, les 85 jours peuvent être sérieusement envisagés. Le progrès fait rage partout, y compris autour des trois caps.

1 Ceux qui participent aux grandes classiques : Route du Rhum, transat anglaise, Transat Jacques Vabre, Québec-Saint-Malo, etc.

2 Trois d'entre eux ont auparavant participé à l'édition 1998-1999 d'Around Alone (ex-Boc Challenge).

3 Auteur de tous les voiliers vainqueurs de la Whitbread depuis 1989, de nombreux bateaux pour la Coupe de l'America et de quantité de bateaux de course et de croisière.

4 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

5 *Ibid.*

6 Entretien avec les auteurs, le 27/02/2004.

7 Daniel Gilard, skipper du catamaran Jet *Services V,* a disparu en mer en 1987, lors de La Baule-Dakar qu'il courait en compagnie d'Halvard Mabire.

8 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

9 *Ibid.*

10 Entretien avec les auteurs, le 27/02/2004.

11 *Ibid.*

12 Lorsque le vent souffle de l'arrière.

13 La partie de la quille au bout de laquelle est fixé le lest en plomb.

14 Entretien avec les auteurs, le 27/02/2004.

15 International Monohull Open Classes Association, créée en 1991 par Isabelle Autissier, Christophe Auguin, Alain Gautier et Jean-Luc Van den Heede.

16 Les 50 pieds ont été autorisés à participer aux troisième et quatrième éditions du Vendée Globe.

17 L'ensemble des règles officielles qui déterminent le dessin d'une catégorie de voiliers.

18 Entretien avec les auteurs, le 4/05/2004.

19 La distance entre le centre de carème et le centre de gravité (G_Z dans le jargon des architectes) doit être supérieure à 40 centimètres.

20 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

21 *Voiles et voiliers,* n° 313, mars 1997.

22 La Fédération Internationale de Course Open Offshore, créée en 1986, est devenue en 2000 le Forum International de la Course Océanique.

23 *Voiles et voiliers,* n° 338, avril 1999.

24 Entretien avec les auteurs, le 21/08/2003.

25 Entretien de Pascal Conq avec les auteurs, le 27/02/2004.

26 Entretien avec les auteurs, le 15/05/2004.

27 *Ibid.*

28 Entretien avec les auteurs, le 31/01/2004.

29 Entretien avec les auteurs, le 30/03/2004.

30 Entretien avec les auteurs, le 27/02/2004.

31 Entretien avec les auteurs, le 17/06/2004.

32 Entretien avec les auteurs, le 17/01/2004. — « Au près » : lorsque les bateaux remontent contre le vent.

33 Entretien avec les auteurs, le 12/02/2004.

34 Roland Jourdain, Jean Le Cam, Jean-Pierre Dick, Mike Golding.

35 Entretien avec les auteurs, le 31/03/2004.

36 Entretien avec les auteurs, le 6/03/2004.

37 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

38 Entretien de Thierry Eluère avec les auteurs, le 6/03/2004.

39 *Ibid.*

40 Qui coordonnera, plus tard, pour Jourdain et Le Cam, la construction des monocoques *Sill 2* et *Bonduelle.*

41 Futur associé de Vincent Lauriot-Prévost, avec qui il va concevoir la majorité des actuels trimarans de 60 pieds.

42 *L'Enfant de la vallée des fous, op. cit.*

Chapitre 11

PAYS DE COCAGNE

C'est une curieuse contrée. Faite de bocages, de marais et de plaines. De dunes et de côtes rocheuses, attaquées par la houle de l'Atlantique. Une terre de paysans et de patrons de PME, aussi, qui échappe encore à l'exode rural et au chômage. Un département à l'écart, longtemps enclavé, laissé à sa campagne et ses bourgs tranquilles. Mais capable, également, de développer son industrie et de bétonner une partie de son littoral. Une région où la caricature ressasse jusqu'à plus soif une histoire pas tout à fait orthodoxe depuis les chouans. Où la majorité des enfants sont inscrits à l'école catholique. Et où l'on affiche son identité avec fierté.

Cet atypique pays de cocagne, c'est la Vendée. Logiquement, un tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance aurait dû voir le jour ailleurs que dans ce département de 550 000 habitants : dans un bastion de la voile, à la légitimité plus forte. En Bretagne, par exemple, où se retrouve la majeure partie des coureurs au large. Vers La Rochelle, capitale européenne du nautisme, qui rassemble la plus forte concentration d'architectes, de chantiers et de fournisseurs du continent. Voire du côté de la Normandie, où les « Manchards » affrontent l'ennemi anglais en régate depuis plus de cinquante ans. Mais la Vendée, quelle idée!

Pourtant, les Vendéens relevèrent le défi les premiers, quand d'autres hésitaient encore. En soutenant Philippe Jeantot au début des années quatre-vingt, ils ont récolté une fidélité qui, depuis, tous les quatre ans, leur rembourse au centuple leur prise de risque initiale. Et, durant les quinze années d'une histoire agitée, ils ont eu le temps de s'approprier leur course. Ainsi la destinée tumultueuse du Vendée Globe aurait-elle, ailleurs, sans doute débouché sur des affrontements politiques, une sauvage concurrence commerciale ou la critique classique d'électeurs désabusés par l'argent public jeté par la fenêtre. Pas ici. Depuis 1989, lorsqu'il est question de tour du monde à la voile, tout un département se retrouve à la manœuvre. De ses habitants, qui célèbrent immanquablement le triomphe de ceux qui en

terminent avec leur circumnavigation par les trois caps, jusqu'à ses entreprises, qui financent et sponsorisent les concurrents et la course, en passant par la classe politique locale, sur le pont depuis la première heure. En Vendée, *le* « Vendée » est sacré. Alors, pour lui, les réseaux du département ont toujours fonctionné à plein régime. Depuis la première heure.

Entre autres spécificités locales, l'endroit se distingue par un nombre d'entreprises supérieur à la moyenne. Quand la France compte 1 entreprise pour 26 habitants, la Vendée peut se targuer d'en afficher 1 pour 15. Résultat : un taux de chômage inférieur de 2,5 points à la moyenne nationale [1]. C'est ce qu'il est désormais convenu d'appeler le « miracle vendéen », ou comment un département rural a su bâtir ses usines à la campagne. La recette ? Une main-d'œuvre qualifiée, fidèle et peu syndiquée. Des patrons et des ouvriers qui sont, bien souvent, allés à l'école ensemble. Et aussi, dit-on, l'habitude de se débrouiller seuls, sans l'aide de l'Etat jacobin, depuis les guerres de Vendée qui firent 180 000 morts voilà plus de deux siècles.

Les PME du cru ne pouvaient pas se désintéresser du Vendée Globe. Au nom de la solidarité locale, bien sûr. Et de leurs intérêts bien compris, aussi. La première à s'investir, indirectement d'abord, dans la course, l'accompagne encore aujourd'hui : le Crédit Agricole de Vendée [2] allume la mèche, comme on l'a vu, en finançant Philippe Jeantot pour sa première course, en 1982. Et c'est la banque verte, encore, qui, grâce à son investissement dans l'économie régionale et les grands événements locaux — le Puy-du-Fou, en l'occurrence -, met en contact, un an plus tard, Jeantot et Philippe de Villiers. Elle participe également au tour de table qui sauve la première édition et remet au pot pour les trois suivantes. Bref, sans les différents directeurs qui se sont succédé dans les austères bâtiments bordant le rond-point de l'Atlantique, à La Roche-sur-Yon, le Vendée Globe n'existerait sans doute pas. Toute la saga est partie de là.

Une autre entreprise vendéenne a joué un rôle crucial, dans la voile en général, et dans le Vendée Globe en particulier. Avec le temps, elle est même entrée au panthéon local des réussites exceptionnelles. Créée en 1926 à Pouzauges par deux beaux-frères, Pierre Fleury et Gustave Michon, est, à ses débuts, une simple affaire d'abattage et de découpe de viande fraîche.

Rapidement, la société se diversifie vers la charcuterie et la salaison puis s'industrialise. Elle se lance ensuite dans les plats cuisinés et entame alors une folle croissance : en vingt ans, entre 1960 et 1983, elle passe de 400 à 1 800 salariés, et de 6,4 millions de francs (un peu moins de 1 million d'euros) à 850 millions de francs (environ 130 millions d'euros) de chiffre d'affaires.

En 1979, la course de *L'Aurore,* ancêtre de la Solitaire du *Figaro,* part des Sables-d'Olonne, à une centaine de kilomètres de Pouzauges. Fleury Michon soutient Pierre Martinie, le doyen de la course. Un jeune marin fait, en même temps, ses premières armes sur l'épreuve qu'il remportera à trois reprises : Philippe Poupon. L'année suivante, l'entreprise est approchée par un chasseur de sponsors. « II nous a proposé deux noms pour la transat anglaise, se souvient Yves Gonnord, qui a succédé à son beau-père à la tête de la société en 1980 : Phil Weld et Nick Clifton. On a choisi Clifton, qui a coulé au bout de quatre jours tandis que Weld a gagné! Mais j'ai été frappé par l'impact auprès du public et des salariés : j'ai croisé l'un d'entre eux dans la rue qui m'a interpellé : " Monsieur Gonnord, on a coulé, on a coulé [3] ! " »

Il faut attendre encore deux années, avant que Philippe Poupon et Fleury Michon ne se rencontrent. « Daniel Perrin, le même qui nous avait présenté Clifton, nous a parlé de Poupon. Je l'ai rencontré, il parlait peu, il me disait qu'il fallait du temps... J'étais très impressionné! Nous avions aussi été contactés par Jean-Yves Terlain. J'ai téléphoné à Eric Tabarly, qui m'a dit : " Philou, c'est le meilleur [4]. " » Commencent alors, en 1982, juste après sa première victoire dans le Figaro, couru avec un autre sponsor, les années Poupon. Sous les couleurs de Fleury Michon, le Bigouden remporte en 1984 la fameuse édition de l'Ostar où il est déclassé au profit de Fauconnier, le sauveteur de Jeantot. S'enchaînent la Route de la Découverte, puis le Figaro en 1985, la Route du Rhum en 1986, le record de l'Atlantique en 1987, et l'Ostar, pour de bon, cette fois, en 1988. « La notoriété de la marque Fleury Michon est passée de 25 % à 95 % pendant cette période-là, assure Yves Gonnord. Et à moindre coût. [5] »

A la fin des années quatre-vingt, l'entreprise artisanale est devenue un géant de l'agroalimentaire qui pèse plus de 1 milliard de francs (environ 150 millions d'euros) et fait travailler près de 2 000 personnes. Gonnord, manager humaniste à la réussite exemplaire, est une autorité morale, à la

fois en Vendée et dans le monde du sponsoring. Alors, quand il faut boucler in extremis le financement du premier Vendée Globe, en septembre 1989, on fait logiquement appel à lui. D'autant que Philou fait partie des inscrits de la première heure, ce qui a crédibilisé la course à son lancement. Au nom de la solidarité vendéenne, et parce que son coureur fétiche doit participer, Gonnord signe un chèque de 1 million de francs (environ 150 000 euros) pour l'organisation de la course.

Malheureux dans la première édition, le bateau aux couleurs de Fleury Michon se hisse, sous gréement de fortune, sur la troisième marche du podium lors de l'épreuve suivante. « Si Philippe avait voulu faire un troisième Vendée Globe, on l'aurait sans doute suivi [6] », affirme Yves Gonnord. Mais Poupon a son compte et préfère se consacrer à la Solitaire du *Figaro*, qu'il gagne une troisième fois en 1995. En septembre 2001, après vingt ans de collaboration, Fleury Michon décide d'arrêter le sponsoring voile, pour investir dans la publicité traditionnelle. C'est aujourd'hui, avec Bénéteau, la plus grosse entreprise du département [7]; elle est cotée en Bourse depuis 2000. Mais l'ancienne charcuterie industrielle continue de suivre de près les affaires du Vendée Globe : actionnaire de la société d'économie mixte qui gère aujourd'hui la course, elle a étudié le dossier de près lorsqu'il s'est agi, en 2004, de trouver un sponsor principal, sans donner suite.

A la mi-novembre 1992, une dizaine de jours avant le départ de la deuxième édition du Vendée Globe, une autre entreprise de la région fait son entrée dans le sponsoring. Et elle va marquer profondément la course. Parmi les quatorze marins amarrés au ponton où la foule se presse, Jean-Yves Hasselin, le skipper de Solo *Nantes*, n'a pas encore bouclé son budget. Un architecte des Sables-d'Olonne, Jack Troussicot, va le sortir de ce mauvais pas en le mettant en contact avec Jacques et Jean-Jacques Laurent. Le père et son fils sont les patrons et les propriétaires de PRB, une société, comme son sigle l'indique, spécialisée dans les produits de revêtement du bâtiment.

Leur histoire est celle de beaucoup de PME locales, emblématique de la Vendée des entrepreneurs. Au départ, Jacques Laurent est un maçon inventif qui bricole ses propres enduits. En 1975, il crée PRB pour les fabriquer de

manière industrielle, à La Mothe-Achard, au bord de la nationale qui relie La Roche-sur-Yon et Les Sables-d'Olonne. Dix-sept ans plus tard, en 1992, son entreprise familiale emploie près d'une centaine de personnes et pèse 120 millions de francs de chiffre d'affaires (environ 18 millions d'euros). A l'époque, pas de véritable tradition maritime dans la famille, même si Jean-Jacques, le fils, s'est essayé à la planche à voile et au dériveur. Juste l'envie de participer d'un peu plus près à l'aventure qui se prépare à leurs portes.

Jean-Yves Hasselin et les Laurent se retrouvent le lendemain de leur premier contact, pour dîner, à l'hôtel Atlantic, sur le remblai des Sables-d'Olonne. Hasselin annonce ses besoins : 400 000 francs (environ 60 000 euros). « La moitié », lui proposent le père et le fils, assis en face, en commerçants avisés. « C'est tout ou rien », rétorque le skipper qui n'a pas grand-chose à perdre. Hasselin fait mine de se lever, les Laurent le retiennent, puis, usant d'une technique qu'ils reprendront ensuite, ils se rendent tous les deux, en famille, aux toilettes. Après un rapide conciliabule, ils décident d'accepter la proposition du skipper nantais et reviennent à table annoncer la bonne nouvelle : *Solo Nantes* est rebaptisé *PRB-Solo Nantes.* Hasselin termine bon dernier du Vendée Globe, mais son retour est triomphal. Par télex, on l'a prévenu que des gardes du corps le prendraient en charge à son arrivée. « Ce n'était pas inutile, se souvient Jean-Yves Hasselin, les mouvements de foule étaient impressionnants [8] ! » La fête est grandiose et les clients de PRB ont apprécié : les Laurent ont attrapé le virus.

Après avoir enchaîné Course de l'Europe et Route du Rhum, en 1994, sous les couleurs de l'entreprise vendéenne, Jean-Yves Hasselin souhaite un bateau neuf pour le Vendée Globe suivant. Un cadeau un peu cher pour PRB, qui propose à son coureur le *Fleury Michon* X de Poupon, en vente au chantier Hervé de La Rochelle. Le marin refuse, les Laurent se séparent de lui. « Je l'ai très mal vécu à l'époque [9] », rappelle Hasselin. A l'automne 1995, alors qu'ils viennent visiter une seconde fois le ketch de Philou, les patrons de PRB passent voir le chantier Pinta, juste à côté. Dans la cour, Marc Pinta leur présente une jeune femme, qui se trouve là par hasard : Isabelle Autissier.

Près d'un an plus tôt, la Rochelaise a perdu son *Ecureuil-Poitou-Charentes* sur le Boc. Elle s'est déjà lancée dans un nouveau projet pour le

Vendée Globe 1996-1997, mais il lui manque des sponsors. Marc Pinta, qui doit construire le bateau, a bien compris que les deux parties pouvaient s'entendre. Une semaine après, il reçoit un coup de fil de Jacques Laurent : « On voudrait voir la fille [10]. » Un déjeuner est organisé en octobre 1995, au Cayola, le restaurant chic appartenant à la famille Laurent, à proximité des Sables-d'Olonne. Au cours du repas, les entrepreneurs vendéens se retrouvent à nouveau aux toilettes pour se mettre d'accord : Isabelle Autissier est le skipper qu'il leur faut. On se quitte en convenant de se rappeler. Quelques semaines plus tard, l'ex-prof du lycée maritime de La Rochelle leur envoie un dossier, mais pour PRB, les jeux sont faits : ils ont décidé d'investir 6 millions de francs (environ 900 000 euros) dans le projet, soit un peu plus de la moitié du budget. Une jolie somme pour une entreprise qui réalise alors 150 millions de francs de chiffre d'affaires (environ 23 millions d'euros). « On marche à l'instinct, au feeling, explique Jean-Jacques Laurent. On fait ça dans la voile, mais on ne ferait pas ça ailleurs. Ce qui nous intéresse, c'est l'aventure humaine [11]. » Le contrat est signé lors du salon professionnel Batimat, dans un bistrot de la porte de Versailles. Une manifestation où les dirigeants de PRB mesurent chaque année leur activité au nombre de bouteilles de champagne débouchées.

Avec Isabelle Autissier, le sponsoring de l'entreprise vendéenne prend une nouvelle dimension. Malgré un Vendée Globe où elle abandonne et finit non classée, la Rochelaise, personnalité appréciée des journalistes et du public, leur assure de belles retombées médiatiques : l'équivalent de 45 millions de francs de publicité (environ 6,9 millions d'euros), rien que pour les passages à la télévision! Mais elle hésite à repartir pour un nouveau Vendée Globe. De leur côté, les Laurent font pression pour qu'elle continue. Lors de l'escale néo-zélandaise du Boc 1998-1999, auquel elle participe, Isabelle Autissier prend sa décision : après ce tour-là, elle arrête les circumnavigations en solitaire. Elle rentre en France l'annoncer à Jean-Jacques Laurent, au mois de décembre 1998. «Dans son bureau, j'ai écrit trois noms sur une feuille [12] », raconte Isabelle Autissier. Trois marins susceptibles de prendre sa succession. Le premier de la liste s'appelle Michel Desjoyeaux. On ne connaîtra jamais les deux autres coureurs : tout juste sait-on que ce sont des Français, des hommes, et que l'un d'entre eux a, depuis, couru le Vendée Globe...

Autissier reprend la mer en janvier 1999 pour l'étape du Boc entre Auckland et Punta del Este. Pendant ce temps, à terre, les affaires ne traînent pas. Le hasard fait bien les choses, puisque c'est Michel Desjoyeaux qui contacte les hommes de PRB, via Henry Graveleau, le directeur général de la société d'économie mixte qui gère les installations portuaires de Saint-Gilles-Croix-de-Vie [13]. L'autre grand port vendéen est une escale traditionnelle du circuit Figaro, que le marin de Port-la-Forêt vient de remporter. « Je cherchais de l'argent pour me lancer dans le multicoque, explique Desjoyeaux, et j'avais compris qu'en Vendée pas mal d'entreprises étaient intéressées [14]. » Au cours d'un déjeuner au Charcot, un restaurant des Sables-d'Olonne, les quatre convives parlent de voile et de business, de trimarans et de Vendée Globe, mais n'abordent aucun point concret. Pourtant, les Laurent père et fils ont déjà pris leur décision, en se retrouvant, comme à leur habitude, aux toilettes : s'il est d'accord, Mich' Desj' sera le prochain skipper de *PRB*. Eric Coquerel, qui gère la communication d'Isabelle Autissier et de *PRB*, est chargé de prévenir Desjoyeaux par téléphone. L'ancien membre de l'organisation du premier Vendée Globe ne pense que du bien du bonhomme, à qui il a d'ailleurs proposé ses services dans une boîte de nuit de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, quelques mois auparavant. Le double vainqueur de la Solitaire du *Figaro* prend le temps de réfléchir. Chez lui, un soir, il entend Régine, sa compagne, expliquer que, « de toute façon, il ira un jour, alors autant qu'il aille dans de bonnes conditions [15] ! ». Pour le marin, cela équivaut à un feu vert.

Mais, à la mi-février 1999, Isabelle Autissier chavire dans le Pacifique, *PRB*, premier du nom, est perdu. « Non seulement il n'y avait plus de bateau, mais, en plus, le bateau sur lequel je devais m'engager était resté sur le toit [16] ! s'exclame encore Desjoyeaux. A La Mothe-Achard, au QG de l'entreprise, on réfléchit, et, très vite, on décide de continuer et de construire un nouveau bateau. Le 19 mars, un peu plus d'un mois après le chavirage d'Autissier, la navigatrice accueille les journalistes au Cayola pour une conférence de presse en compagnie de ses sponsors et de l'heureux élu : venu en Vendée pour se lancer dans le multicoque, Desjoyeaux en repartira dans vingt mois pour un tour du monde en solitaire et... en monocoque.

La Vendée est un tout petit monde, et, au club des patrons du cru, tout le monde se connaît, ou presque. Jacques Laurent, le fondateur de PRB, a un bon copain, du côté de Saint-Georges-de-Montaigu, au nord de la Vendée : Joseph Bougro. En quarante ans, l'apprenti charcutier de Saint-Lunaire-de-Clisson, à la frontière de la Loire-Atlantique et de la Vendée, a fait du chemin. Jeune ouvrier, ce fils et frère de coiffeur est du genre remuant. Il change souvent de patron — il enferma l'un d'eux dans une chambre froide ! — mais ne rechigne pas à la tâche. Avec sa femme Simone, ils s'installent en 1960 à Saint-Georges-de-Montaigu comme charcutiers-traiteurs. Treize ans plus tard, ils créent la Société des Etablissements Bougro pour développer une activité de charcuterie industrielle : Sodebo est née. Et, comme dans toutes les sagas vendéennes, l'entreprise, qui se diversifie dans les pizzas et les sandwiches, entre autres, connaît une croissance impressionnante. En 1997, près d'un quart de siècle après sa création, 600 personnes travaillent dans les usines, qui réalisent environ 850 millions de francs de chiffre d'affaires (130 millions d'euros). L'histoire ne vous rappelle rien? A quelques années et quelques kilomètres d'écart, Sodebo réédite une success-story de l'agroalimentaire qui ressemble à celle de Fleury Michon.

Comme les Laurent de PRB, la famille Bougro n'a pas de passion particulière pour la voile. Tout juste Joseph possède-t-il un bateau à moteur pour aller à la pêche. Et, s'ils ont assisté au départ du premier Vendée Globe, en 1989, invités par le Crédit Agricole qui sait soigner ses bons clients, les patrons de Sodebo ont surtout gardé le souvenir de l'émotion et des mauvaises conditions météo qui régnaient ce jour-là. Mais en 1997 l'entreprise est à un virage : leader de la pizza fraîche, sa notoriété est de 1 %. Il faut communiquer. Après une étude approfondie, Sodebo décide de se lancer dans la voile. « C'est une discipline accessible financièrement avec le meilleur rapport investissements/retombées, précise Patricia Brochard, fille cadette des Bougro, en charge du marketing et de la communication. Et le public de la voile est populaire et mixte : ceux qui assistent au départ du Vendée Globe, ce sont nos clients [17] ! » Un choix très rationnel donc. Les bonnes affaires réalisées par les amis de PRB avec la course de 1996-1997 - malgré ses déboires — encouragent aussi les Bougro à se lancer dans l'aventure.

Reste à trouver un skipper. Les candidats ne manquent pas. Chez Sodebo, on hésite. C'est un autre chef d'entreprise vendéen qui va dénicher, pour eux, l'oiseau rare. Aux Sables-d'Olonne, Jacques Ruchaud est une personnalité incontournable de la ville. Patron de la sellerie qui porte son nom, créée un siècle auparavant par son arrière-grand-père, l'homme est aussi, à l'époque, adjoint au maire, chargé des affaires maritimes. C'est une cheville ouvrière des Vendée Globe : dans ses bureaux, en face du ponton de la course, juste de l'autre côté du boulevard de l'île-Vertime, de nombreuses réunions se sont tenues pour désamorcer des crises ou résoudre des problèmes. Quand ça bloque avec Jeantot, on fait appel à Ruchaud.

L'adjoint au maire est aussi membre du tribunal de commerce des Sables-d'Olonne, et c'est là qu'il croise, au printemps 1997, Simone Bougro, une amie de longue date. Mme Sodebo, alors en plein casting de skipper, demande conseil à Jacques Ruchaud, forcément expert en la matière. « Je connais un coureur qui peut vous intéresser : Raphaël Dinelli [18]. » Le « pirate du Vendée Globe », miraculeux survivant du Grand Sud, s'est installé en Vendée et veut repartir pour un tour, pas dégoûté par son aventure. A l'époque, l'ex-skipper *d'Algimouss* est en discussion avec Groupama, mais les Vendéens sont plus rapides. La famille Bougro a le coup de cœur pour ce grand gaillard aux yeux bleus, volubile et passionné : Sodebo signe un contrat de quatre ans avec Dinelli, qui lance la construction d'un 60 pieds neuf. Et annonce à Groupama, en juin 1997, qu'il a trouvé son bonheur en Vendée. « J'ai fait la plus belle erreur de ma vie [19] ! » regrette encore Raphaël Dinelli. Quelques mois plus tard, la mutuelle d'assurances attribue son budget au jeune vainqueur de la Solitaire du *Figaro,* un certain Franck Cammas.

Entre Dinelli et ses employeurs, les premières tensions apparaissent rapidement. Sa relation avec Joseph, le patriarche des Bougro, est très forte, voire affective. Mais, chez Sodebo, on travaille en famille : les trois filles de Simone et Joseph ont chacune en charge un secteur de l'entreprise. Marie-Laurence, l'aînée, et Patricia, la cadette, ont épousé les deux directeurs commerciaux, tandis que Bénédicte s'est mariée avec un architecte qui dessine les usines du groupe. Bref, quand on traite avec Sodebo, il ne faut pas négliger le clan Bougro. Raphaël Dinelli, lui, est un chien fou maladroit, plutôt du genre franc-tireur, auréolé d'un séjour miraculeux au

pays de la mort. Et la passion pour les lignes de fabrication des usines et les nouvelles recettes de pizzas, qui font vibrer la famille, ne le touche pas vraiment.

Au-delà des différences de caractères, les conflits se multiplient. La construction du plan Finot-Conq aux couleurs de l'entreprise prend du retard : ses commanditaires sont prévenus la veille du baptême. Seven Seas, l'agence d'Eric Coquerel et de Denis Horeau, remporte l'appel d'offres lancé par Sodebo pour la communication du voilier. Mais Dinelli n'a pas oublié qu'Isabelle Autissier, dont les deux hommes géraient les relations publiques lors du Vendée Globe précédent, est la seule à avoir soutenue Sylvie Viant, la présidente du comité de course, opposée au départ du skipper *d'Algimouss*. Il refuse de travailler avec eux. Peine perdue, Patricia Brochard impose Seven Seas, qui jette l'éponge après plusieurs mois de collaboration : les incompatibilités d'humeur sont trop fortes.

Malgré tout, lors de la Route du Rhum 1998, *Sodebo*, tout juste mis à l'eau, se classe troisième. Raphaël Dinelli peut être légitimement fier du résultat. Que s'est-il passé ensuite à la Guadeloupe entre le marin et ses sponsors ? Difficile de le savoir : les deux parties se sont engagées à ne pas divulguer les raisons de leur séparation. Car en janvier 1999, deux mois après l'arrivée, Dinelli est viré. « Erreur de casting », ont, depuis, tranché les proches des Bougro.

Au début de l'année 1999, deux sponsors vendéens cherchent en même temps des successeurs à leurs skippers attitrés — pour des raisons bien différentes ! Et si PRB jette le premier son dévolu sur Michel Desjoyeaux, très courtisé, Sodebo multiplie les brainstormings et les pistes de recherche. Une dizaine de noms sont évoqués, dont ceux d'Hervé Laurent, de Bernard Gallay et de Thomas Coville. Ce dernier est approché au mois de mars. Le Costarmoricain, qui vient de remporter la Route du Rhum sur *Aquitaine Innovations*, à la barre duquel il remplaçait Yves Parlier, gravement blessé après un accident de parapente, commence par refuser la proposition. Sodebo le relance en juin. Au cours du rendez-vous, Joseph Bougro annonce à Coville : « C'est avec toi qu'on veut faire le Vendée Globe [20]. » Lors de la visite de l'usine, le grand oral des candidats au poste de skipper, l'ex-équipier de Kersauson lors du Trophée Jules-Verne de 1997 fait la

meilleure impression. Une heure plus tard, il tourne autour de *Sodebo* avec l'un de ses préparateurs.

Pour ce quatrième Vendée Globe, un troisième larron du bocage va se joindre à Sodebo et PRB. Mais il va attendre le dernier moment pour s'engager. Sur le port des Sables-d'Olonne, au bout de la petite presqu'île qui sépare Port-Olona du bassin à flot et du port de pêche, les Laurent ont installé leur « Espace PRB ». Dans ce grand hangar, où sont exposés les produits de l'entreprise, le moule de coque du bateau d'Isabelle Autissier a été aménagé pour recevoir les invités. Un bel outil de relations publiques qui sert déjà dans les semaines précédant le départ. En cette fin du mois d'août 2000, Jean-Jacques Laurent reçoit ainsi quelques-uns de ses clients.

Parmi eux, des membres de la direction de VM Matériaux, une entreprise installée à L'Herbergement, à une trentaine de kilomètres au nord de La Roche-sur-Yon. Fondée en 1941, cotée en Bourse, la société est contrôlée par deux familles vendéennes, les Caillaud et les Robin. Maison discrète, VM Matériaux emploie cependant près de 1 200 personnes et réalise alors plus de 220 millions d'euros de chiffre d'affaires. Forcément, la discussion s'engage sur la voile et le sponsoring. Jean-Jacques Laurent est du genre passionné et prosélyte. « Si ça vous intéresse, vous devriez passer un coup de fil à Patrice Carpentier, son projet est sympa », conseille en substance le directeur général de PRB. Car le forçat des mers du Sud, qui avait dû abandonner le premier Vendée Globe, en 1989, a décidé de repartir, histoire de fêter ses « cinquante ans, dans les cinquantièmes, sur un cinquante pieds ». Mais, avec l'été qui touche à sa fin, le rédacteur en chef de *La Lettre de Course au large* s'est fait une raison : sans sponsor, il fêtera ses 50 ans à terre.

Le lundi 4 septembre, deux mois avant le départ du Vendée Globe, le téléphone sonne dans la grande maison de La Trinité-sur-Mer : au bout du fil, un vieux copain de Carpentier, Jean-Charles Chaigne. Cet amateur de voile est responsable du négoce chez VM Matériaux. Sollicité une première fois par Carpentier, il avait répondu à son ami que la maison ne donnait pas dans le sponsoring. Mais, cette fois, les choses sont différentes. Incités par Jean-Jacques Laurent, encouragés par de bons résultats économiques et le besoin d'affirmer leur communication, les hiérarques de VM Matériaux envisagent de se lancer dans le grand bain. « Alors comme ça tu veux faire

le Vendée Globe [21] ? » demande ingénument Chaigne à Carpentier. Le vendredi suivant, un chèque de 1,5 million de francs en poche (environ 225 000 euros), le futur quinquagénaire est à Southampton pour louer le 50 pieds jaune de Pete Goss, le sauveur de Raphaël Dinelli lors du Vendée Globe précédent. Patrice Carpentier fêtera bien son anniversaire en solitaire. Et ce ne sera pas le dernier : au cours de l'été 2004, les dirigeants de VM Matériaux ont donné leur accord pour engager une nouvelle fois un voilier aux couleurs de l'entreprise. Cette fois Carpentier s'alignera pour son troisième Vendée Globe à la barre d'un 60 pieds, l'ancien *Solidaires* de Thierry Dubois.

Mais Jean-Jacques Laurent n'a pas encore fini d'embarquer des entreprises locales dans le Vendée Globe. VMI, une société de Montaigu spécialisée dans les pétrins et les mélangeurs, est sa prochaine « victime ». Daniel Bréfort, son P-DG, est un ancien chercheur en économie et en gestion converti avec bonheur à l'entrepreneuriat. Un peu par hasard, il s'est fait construire une résidence secondaire aux Sables-d'Olonne en 1992. Pendant ses vacances, il chasse. Une pratique idéale pour développer son carnet d'adresses. Au cours d'une partie, l'un de ses amis, chef d'entreprise voisin de PRB, évoque l'efficace politique de sponsoring de la famille Laurent. Curieux, Bréfort suggère l'organisation d'un dîner pour en savoir un peu plus. «Jean-Jacques était très enthousiaste, raconte le patron de VMI. Il m'a montré des films et annoncé qu'il allait peut-être vendre son bateau [22]. » Le soir même, la petite bande visite le voilier en partageant une coupe de champagne.

Bréfort se déclare intéressé, mais quand ils se revoient, à la fin de février 2002, le fils Laurent lui annonce «une bonne et une mauvaise nouvelle. La mauvaise, c'est que je ne vends plus mon bateau, la bonne c'est que Sodebo vend le sien [23] ! ». Le directeur général de PRB connaît bien le monocoque en question : il lui a suffi d'un coup de fil, en 1999, pour obtenir de ses amis Bougro la location du moule pour construire le sien. « Mais, si tu le veux, il faut faire vite !» ajoute-t-il. Il est 21 heures, Daniel Bréfort n'hésite pas très longtemps : Jean-Jacques Laurent appelle dans la foulée Joseph Bougro, en vacances dans le sud de la France avec son propre père. «Jojo, je te passe

quelqu'un de chez nous [24] ! » Le P-DG parisien de VMI ne dément pas et négocie en quelques minutes l'achat du 60 pieds *Sodebo* pour 750 000 euros. Voilà un converti de plus...

Pas marin pour un sou, Bréfort s'appuie sur les hommes de PRB pour mettre en place son projet. Il rencontre Michel Desjoyeaux, qui lui confie une liste de cinq skippers. Hervé Jan, Jacques Caraës, Sydney Gavignet, Gilles Chiorri et Sébastien Josse passent leur entretien d'embauche à la mi-mai. C'est Josse, jeune espoir du Figaro, qui est retenu par un « jury» composé du patron de VMI, de son directeur général et d'Eric Coquerel. Présenté à Daniel Bréfort par Jean-Jacques Laurent, le fondateur d'Effets Mer, sa nouvelle agence de communication, créée en 2002, est chargé des relations publiques du monocoque *VMI.* Après les *PRB* d'Isabelle Autissier et de Michel Desjoyeaux, après celui de Vincent Riou - préparateur du vainqueur en 2000 et concurrent sous les mêmes couleurs en 2004 -, après une courte collaboration avec Sodebo, Eric Coquerel bénéficie à nouveau de la filière vendéenne.

Mais, plus encore que tous les autres, un homme incarne aujourd'hui la Vendée. Un personnage puissant et haut en couleur, qui, depuis la création du Vendée Globe, voilà quinze ans, joue un rôle crucial dans le destin de cette épreuve : Philippe de Villiers. Pourtant, « le Grand », comme on l'appelle chez lui, est surtout un fan de foot et de cyclisme. La voile n'est pas sa grande passion. Mais, en bon élu local pragmatique, il a très tôt compris l'intérêt pour « sa » région d'organiser un événement d'une telle ampleur.

Le vicomte Philippe Le Jolis de Villiers de Saintignon est né en 1949, à Boulogne, en Vendée, à une vingtaine de kilomètres au nord de La Roche-sur-Yon. Mais il n'est pas issu d'une vieille famille vendéenne pour autant. Son père, Jacques, ancien militaire, notable local - il fut maire de Boulogne et conseiller général -, est lorrain d'origine; sa mère, Hedwige, est une comtesse catalane. Après la fac de droit à Nantes, puis Sciences-Po et l'ENA, à Paris, Philippe de Villiers atterrit à la sous-préfecture de Vendôme, dans le Loir-et-Cher. Au jeune haut fonctionnaire qui découvre la préfectorale, en 1979, on a confié la tâche de préparer le terrain à l'un des fils de Valéry Giscard d'Estaing, futur candidat aux élections législatives de

1981. Mais, le 10 mai, la France passe à gauche : dans un coup d'éclat qui résume bien, alors, le personnage, Philippe de Villiers demande sa mise en disponibilité. Pas question de servir « l'Etat socialiste ».

Retour en Vendée, où l'attend une vie d'entrepreneur, entamée pendant sa scolarité à l'ENA. En juin 1977, il a découvert le château du Puy-du-Fou, aux Epesses, à deux pas des Herbiers où l'on construit les bateaux Jeanneau. C'est là qu'il crée, avec le soutien de son père, un spectacle son et lumière consacré à la vie de Jacques Maupillier, paysan du bocage : en un quart de siècle, cette exaltation cocardière de la Vendée éternelle a donné naissance au quatrième parc de loisirs français qui a accueilli 1,2 million de visiteurs en 2003. Le rapide succès du Puy-du-Fou encourage Villiers à investir : profitant de la libéralisation des ondes, organisée par le pouvoir socialiste, il lance, toujours aux Herbiers, Alouette FM. Antenne très « catho » à ses débuts, elle évolue progressivement vers une radio musicale régionale. Aujourd'hui dirigée par Bertrand de Villiers, cadet de Philippe, Alouette est une radio comme les autres ou presque, qui diffuse ses programmes sur neuf départements et connaît un joli succès commercial.

Trois ans plus tard, l'énarque récidive avec l'installation, à Nantes, de Sciences Com', une école de communication. En ce début des années quatre-vingt, Philippe de Villiers est donc un chef d'entreprise à succès, et commence à se faire connaître en Vendée. C'est ainsi que les dirigeants du Crédit Agricole font appel à lui pour produire le film consacré à Philippe Jeantot qu'ils souhaitent tourner, alors que le marin accumule les victoires d'étapes dans le premier Boc Challenge. En 1983, quand les deux hommes se rencontrent à Rio, Jeantot n'est pas encore la star qu'il va bientôt devenir, tandis qu'en Villiers ne s'est pas davantage révélé l'homme politique influent qu'il s'apprête à incarner. Mais les deux Philippe feront un sacré bout de chemin ensemble.

En février 1984, l'émission de télévision « Vive la crise », présentée par Yves Montand, sort le vicomte de son pré carré vendéen. Le reportage qui retrace son aventure au Puy-du-Fou est un sacré coup de pub pour le « sous-préfet qui s'ennuyait », comme le dépeint alors *Libération,* sous la plume de Jean-Claude Guillebaud, en pâmoison : « L'épopée vendéenne de Philippe de Villiers réunit la plupart des ingrédients qui composent cette indéfinissable bonne nouvelle qu'on sent poindre derrière la crise [25]. » La

carrière du vicomte change alors de direction et s'accélère. Villiers prend sa carte au Parti républicain en 1985, et entre dans le gouvernement formé par Jacques Chirac, en 1986, comme secrétaire d'Etat auprès du ministre de la Culture et de la Communication, François Léotard. Dix-huit mois plus tard, il démissionne pour prendre la succession de Vincent Ansquer, député des Herbiers, qui vient de disparaître. Une circonscription en or, où Philippe de Villiers a été réélu pour la quatrième fois en juin 2002, au premier tour, avec plus de 67 % des voix. En juillet 1987, il s'impose à nouveau lors des élections cantonales et fait son entrée au conseil général, dont il prend la présidence en octobre 1988. Cette fois, Philippe de Villiers est le patron de la Vendée.

L'homme du Puy-du-Fou va s'attacher à réveiller la fierté vendéenne, mise à mal depuis la guerre civile de 1793. Une sorte de « Vendée Pride », qu'il n'hésite pas à mettre en avant lors des commémorations du bicentenaire de la Révolution, en 1989. Ce catholique plutôt traditionaliste - mais pas intégriste -, père de sept enfants, n'a pas pour autant renoncé à des ambitions nationales. Dans la foulée de son engagement antibicentenaire, il crée l'Association nationale pour les valeurs, qui devient Combat pour les valeurs en 1991. Le vicomte enfourche alors un nouveau thème : la lutte contre la corruption. Le référendum sur le traité de Maastricht lui donne l'occasion d'occuper le devant de la scène. Villiers est contre l'Europe, ce sera son engagement le plus rentable.

Exclu du Parti républicain, il mène sa propre liste lors des élections européennes de 1994. Avec 12,3 % des voix, il crée la surprise. Et lance, dans la foulée, son propre parti, le Mouvement pour la France (MPF). Grisé par son succès, Philippe de Villiers se présente à l'élection présidentielle, en 1995. Avec 4,74 % des voix, c'est un échec cuisant. Commence alors une longue traversée du désert qui s'achève lors des élections européennes de 1999, où, associé avec Charles Pasqua sous la bannière du Rassemblement pour la France (RPF), il améliore son score de 1994, avec 13 % des suffrages. Mais l'entente avec l'ancien ministre de l'Intérieur ne dure pas très longtemps, et Villiers se retrouve à nouveau seul avec ses maigres troupes.

Il en est réduit à quelques coups d'éclat, lors du passage à l'euro, au moment des naufrages du Prestige et de l'*Erika* et des marées noires qui s'ensuivent. Il s'entiche aussi de drôles de combats, comme celui contre les

insecticides Gaucho et Régent, accusés de décimer des milliards d'abeilles dans le monde. Mêmes les élections européennes lui sourient moins qu'avant : en juin 2004, Philippe de Villiers obtient moins de 9 % des voix. Le souverainisme ne paie plus.

L'« agité du bocage », cruellement caricaturé par les Guignols de l'info de Canal + en mystique un peu dingue et « archéo », n'a pas su se bâtir un destin national. Trop réac, trop catho, trop poujado, trop indépendant, trop caricatural, sans doute... Mais tout ça ne compte pas en Vendée. Dans son département, Philippe de Villiers est un patron incontesté, ou presque. 28 des 31 cantons sont aux mains de la droite. Entouré par ses fidèles - son directeur général des services, Jean-François Dejean, son frère, Bertrand, son chargé de la communication, Laurent Pineau -, le vicomte sillonne son fief, inaugurant les chantiers, distribuant les subventions, ouvrant les routes, installant l'Internet à haut débit. Chez lui, Villiers règne, réélu chaque fois dans un fauteuil.

Le patron politique est aussi le chef de l'entreprise Vendée. C'est avec cette casquette-là, et, plus tard, au nom d'une forme de patriotisme départemental, qu'il s'investit dans le dossier Vendée Globe. Son rôle est déterminant, dès l'origine. C'est lui qui, au début de l'automne 1989, convoque les troupes pour une réunion de la dernière chance, quelques semaines avant le départ de la course. C'est lui encore qui négocie, à cette occasion, le changement de nom du Globe Challenge en Vendée Globe Challenge : un coup de génie.

Le soutien de Philippe de Villiers à la course ne faillira jamais. Lors des trois premières éditions, la Vendée est ainsi le premier contributeur financier de l'événement [26]. A plusieurs reprises, il sauvera la peau de Philippe Jeantot. En 1990, il adresse une fin de non-recevoir à Denis Horeau qui propose de poursuivre l'aventure avec une nouvelle formule. Dans les mois qui suivent, c'est lui qui convainc Jeantot d'organiser une deuxième édition, puis une troisième quand ce dernier veut vendre l'épreuve. Deux ans plus tard, il entre dans une colère noire quand des proches de Louis Guédon, maire des Sables-d'Olonne veulent profiter des absences de Jeantot pour le remplacer. En 1996, c'est encore lui qui joue les

pompiers pour éteindre l'incendie qui fait rage entre l'organisateur et les coureurs.

Le soutien de Villiers à Jeantot - donc à la course - sera permanent, jusqu'au bout ou presque. Pourquoi cette fidélité sans faille? Au nom de sa sacro-sainte amitié avec l'organisateur moustachu rencontré en 1983 à Rio, bien sûr. Mais aussi, et surtout, parce que le Vendée Globe est un rouleau compresseur médiatique à nul autre pareil. La plus spectaculaire opération de promotion que puisse s'offrir le département. Philippe de Villiers l'a bien compris : pour sa chère terre de Vendée, cette simple course est un véritable jackpot. Selon Philippe Jeantot, la valorisation des retombées médiatiques de l'édition 2000-2001 du Vendée Globe s'élève à 197 millions d'euros. Soit un peu moins de la moitié du budget du département! Grâce aux 200 heures de télévision, aux 172 heures de radio, aux 18 100 articles de presse publiés et aux 80 millions de visiteurs du site Internet de la course, la Vendée s'offre un colossal retour sur investissement. De quoi motiver les Vendéens si d'aventure «leur» » Vendée Globe était à vendre...

1 7,2 % contre 9,7 %, chiffres au 31/12/2003.

2 La caisse de Vendée a fusionné en 2002 avec la caisse de Loire-Atlantique pour donner naissance au Crédit Agricole Atlantique Vendée. La nouvelle caisse participe à la société d'économie mixte qui a racheté la course en 2004.

3 Entretien avec les auteurs, le 12/03/2004.

4 *Ibid.*

5 *Ibid.*

6 *Ibid.*

7 3 400 salariés et plus de 600 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2003.

8 Entretien avec les auteurs, le 13/03/2004.

9 *Ibid.*

10 Entretien de Marc Pinta avec les auteurs, le 31/03/2004.

11 Entretien avec les auteurs, le 4/02/2004.

12 Entretien avec les auteurs, le 11/02/2004.

13 Président de la classe Figaro depuis 2000.

14 Entretien avec les auteurs, le 31/01/2004.

15 Entretien des auteurs avec Michel Desjoyeaux, le 31/01/2004.

16 *Ibid.*

17 Entretien avec les auteurs, le 14/05/2004.

18 Entretien des auteurs avec Jacques Ruchaud, le 12/03/2004.

19 Entretien avec les auteurs, le 5/02/2004.

20 Entretien des auteurs avec Thomas Coville, le 19/03/2004.

21 Entretien des auteurs avec Patrice Carpentier, le 22/06/2004.

22 Entretien avec les auteurs, le 5/05/2004.

23 Entretien des auteurs avec Daniel Bréfort, le 5/05/2004.

24 *Ibid.*

25 « L'énarque, la Vendée et l'ordinateur », *Libération*, numéro spécial, février 1984.

26 En 2000-2001, Vizzavi, est le plus gros sponsor de l'événement avec une contribution de 8 millions de francs (1,2 million d'euros).

Chapitre 12

UN AUTRE MONDE

Il y a deux façons de courir à la voile. A armes égales, à bord de bateaux similaires. Ou sur des prototypes construits à l'unité. En 1989, les organisateurs de la Solitaire du *Figaro,* course de référence depuis sa création, en 1970, par le journaliste Jean-Michel Barrault, modifient leur règlement. A partir de 1990, l'épreuve se disputera à bord de monotypes strictement identiques, longs de 9,14 mètres. Cela n'a l'air de rien, mais c'est une véritable révolution. Car l'irruption de la monotypie dans « la mère de toutes les courses » - tant elle fut et est encore le creuset de la plupart des champions français - entraîne un changement fondamental : désormais, les marins luttent à armes égales. Le bonhomme doit faire la différence, pas la machine. Une nouveauté dans le monde de la course au large où, jusqu'ici, les moyens techniques et financiers sont d'abord consacrés au matériel. Bien souvent, on va naviguer quand il reste du temps, après le chantier et la préparation de la machine. Avec un bon bateau, la victoire est possible, même sans entraînement. La monotypie change radicalement la donne : à présent, il va falloir travailler. Autrement dit, courir le Figaro devient une pratique sportive. Et la base du sport, c'est l'entraînement.

Une poignée de coureurs anticipent rapidement cette mutation. Ils s'appellent, entre autres, Michel Desjoyeaux, Roland Jourdain, Bertrand de Broc, Jean Le Cam... tous finistériens. Sous la houlette d'un éducateur sportif, Christian Le Pape, ils mettent sur pied à Bénodet, en 1990, un groupe d'entraînement de « figaristes », qui déménage l'année suivante à Port-la-Forêt, quelques kilomètres plus au sud : le centre d'entraînement « Finistère course au large » est né. Au fil des saisons, la préparation s'affine. Progressivement, les coureurs de « Portlaf» apprennent à ne négliger aucun paramètre : condition physique, stratégie, météo, mental. Rien n'est laissé au hasard. Les résultats ne tardent pas à venir : dès 1992, Michel Desjoyeaux remporte la Solitaire du *Figaro.* Depuis, rares sont les éditions à avoir échappé aux marins entraînés par Christian Le Pape. Au cœur de la

« Vallée des Fous », selon le bon mot d'Olivier de Kersauson, le centre d'entraînement de Port-la-Forêt, modèle envié et jalousé, se construit, victoire après victoire, une réputation d'excellence et d'efficacité. Il s'ouvre alors aux multicoques et aux monocoques de 60 pieds, souvent skippés par d'anciens pensionnaires montés en grade. Cette nouvelle culture qui se diffuse dans la voile fait évoluer l'esprit du Vendée Globe : progressivement, les valeurs du sport de haut niveau prennent le pas sur celles de l'aventure.

Dix ans après sa création, deux des meilleurs éléments de « Portlaf », Michel Desjoyeaux et Roland Jourdain, se présentent sur la ligne de départ du quatrième Vendée Globe, au mois de novembre 2000. Depuis la précédente édition, la course a évolué. De nouvelles règles de jauge ont été définies. Les moyens de communication ont énormément progressé. Des têtes d'affiche - Auguin, Autissier - se sont retirées. L'embellie économique de la fin des années quatre-vingt-dix a profité aux 60 pieds open. Jamais le Vendée Globe n'a accueilli autant de concurrents : vingt-quatre, contre quinze, quatre ans plus tôt. Jamais, non plus, il n'a compté autant de nouveaux bateaux : onze, contre quatre. Jamais, enfin, il n'a fait l'objet d'autant de sollicitations médiatiques. Pour la première fois depuis 1989, un nouveau sponsor, Vizzavi, vient s'ajouter aux partenaires historiques de la course. Bref, c'est une nouvelle épreuve qui se prépare.

Mais d'autres mutations, plus profondes, sont en cours. Sous l'influence de l'école de Port-la-Forêt, le Vendée Globe change de dimension. Petit à petit, l'épreuve romantique et symbolique, à la fois cheminement personnel et couronnement d'une vie de marin, ressemble de plus en plus à une vraie course. Bien sûr, chaque Vendée Globe a vu débarquer des coureurs venus pour gagner, même lors de la première édition. Mais, cette fois, ils sont nombreux à annoncer la couleur et à mettre en œuvre tous les moyens pour tourner le plus vite possible autour de la planète. Et à prétendre à la victoire. Interviewé dans les jours qui précèdent le départ, Michel Desjoyeaux, chef de file des « figaristes », exagère à peine quand il déclare : « Le concurrent le moins bien préparé cette année est sans doute au niveau du mieux préparé de la première édition [1]. » Pour une bonne moitié des coureurs, l'enjeu n'est plus de terminer l'épreuve, mais de la gagner.

La promotion 2000-2001 a donc une vision un brin différente de celles qui l'ont précédée autour du monde : « Le Vendée Globe, selon moi, c'est une porte de sortie, pas une porte d'entrée [2] », souligne, aujourd'hui encore, Isabelle Autissier qui a toujours affirmé qu'elle ne participerait qu'une fois. Pour l'ex-skipper de PRB, comme pour Christophe Auguin et d'autres, qui se sont parfois remis avec difficulté de leur tour du monde, cette course unique en son genre doit permettre aux marins de se retirer au sommet, avec la satisfaction d'une carrière bien remplie. On revient trop différent d'un Vendée Globe pour se remettre à son ouvrage de coureur au large comme si de rien n'était. La nouvelle génération, biberonnée au professionnalisme pur et dur, attaque l'épreuve comme une régate, pas comme une aventure. Sans doute à leurs yeux le Vendée Globe est-il une course particulière, mais pas question, pour autant, de déclamer des passages de *La Longue Route* les nuits de pleine lune en souvenir du Grand Ancien. Eux préféreront regarder un DVD sur leur ordinateur embarqué.

Signe des temps, tous les marins inscrits ne sont d'ailleurs pas là parce qu'ils l'ont choisi, désiré, rêvé. Certains vivent le « Vendée », apprentissage accéléré de la gestion de projet et colossale caisse de résonance médiatique, comme une sorte de passage obligé. Ou mieux, comme un accélérateur de carrière. Après sa seconde victoire dans la Solitaire du Figaro, en 1998, Michel Desjoyeaux a annoncé qu'il s'orientait vers le multicoque. S'il participe au Vendée Globe, c'est parce qu'on le lui a proposé. N'a-t-il pas écrit dans son livre de bord de la Mini-Transat, en 1991, qu'il ne ferait pas de tour du monde en solitaire et sans escale? « J'avais déjà couru en Figaro, en Formule 40, en multicoque, et j'avais aussi participé à la Whitbread, confie-t-il trois ans plus tard. Alors, le Vendée Globe, ce n'était pas un objectif en soi. Je fonctionne plus en fonction d'opportunités qu'en fonction de rêves [3]. »

Thomas Coville partage cet état d'esprit. Il a d'ailleurs refusé, dans un premier temps, la proposition de Sodebo. Le « truc » de l'équipier de Bourgnon et de Kersauson, c'est l'acrobatie sur trois coques : «Le "Vendée" est ce qui se fait de mieux en monocoque, c'est une expérience humaine et professionnelle extraordinaire (...). Depuis un an et demi, je ne vis que pour ça. Mais ma culture, c'est le multi [4].» Participer au Vendée Globe est avant

tout une opportunité qu'un professionnel de la voile ne saurait laisser échapper. Pour ces deux marins, le Vendée Globe fait figure d'étape obligée dans leur parcours.

D'autres participants ne partent pas autour du globe comme on réalise un rêve de gosse. La motivation de Roland Jourdain, par exemple, est réfléchie, rationnelle. Début 2004, alors qu'il prépare son second Vendée Globe, Bilou garde un souvenir précis du processus qui l'a amené à se lancer. « Au départ, je ne voulais pas le faire, explique-t-il tout simplement. Alors que j'avais dit "jamais", je me suis fait à l'idée d'y aller à la fin de la saison Figaro, en 1998. Je me suis rendu compte que, finalement, la durée ne me dérangeait pas et que j'aimais le large. Mais, en multi, on n'y reste pas assez longtemps, pas plus de dix-douze jours [5].» Ne reste alors que le Vendée Globe...

Parmi ceux qui repartent une seconde fois, la décision n'est pas toujours facile à prendre. Après son premier tour du monde, en 1996-1997, Catherine Chabaud a du mal à atterrir, à revenir de cette « expérience qui t'aiguise [6] », comme elle dit joliment. Mais... « quand tu rentres, tu te dis "plus jamais !" Et puis, on oublie, on enfouit, on ne garde que les bons souvenirs [7] ». A son retour, elle propose à son sponsor de participer au Boc. Refus de Whirlpool, qui souhaite plutôt un autre Vendée Globe. « Au départ, je n'étais pas très chaude. Mais il y avait la construction d'un bateau neuf, ça m'intéressait. Alors, l'envie est revenue [8]. » Et Catherine Chabaud est repartie pour un tour.

Le report du départ est un autre signe de cette évolution des mœurs. Samedi 4 novembre 2000, un peu après 11 heures, le dernier briefing entre les coureurs et l'organisation de la course touche à sa fin quand Richard Tolkien, l'un des quatre concurrents britanniques, demande à Philippe Jeantot s'il est vraiment raisonnable de prendre le départ, comme prévu, le lendemain. Des vents d'ouest de 50 à 55 nœuds sont annoncés pour la nuit. En cas de problème, les marins n'auront pas beaucoup « d'eau à courir », comme ils disent dans leur jargon : la côte et ses dangers ne seront pas assez loin. Le débat est lancé, puis, dans la foulée, les coureurs votent. Dix-huit d'entre eux s'expriment en faveur du report; quatre s'abstiennent; un seul est

contre, Yves Parlier. Le Vendée Globe ne prendra pas son envol à l'heure prévue.

Il n'est pas question ici de couardise ou de lâcheté de la part de marins qui refusent d'avancer dans la tempête. Mais d'esprit de responsabilité de coureurs sponsorisés par des marques qui ont investi des millions d'euros dans des machines high-tech et espèrent d'importantes retombées. Ces solitaires-là, plus pragmatiques que romantiques, se fichent pas mal de l'ironie d'une épreuve cloîtrée derrière les digues des Sables-d'Olonne alors qu'elle a l'ambition d'emmener ses acteurs affronter le Grand Sud. Pas la peine de casser son bateau pour ne plus pouvoir courir ensuite. Le temps des fiers-à-bras torcheurs de toile n'est plus; celui des patrons de PME maritimes raisonnables, tournés d'abord vers la victoire, ensuite vers les symboles, approche. Dans le monde des courses à la voile, il y aura désormais une « jurisprudence Vendée Globe [9] ».

Evidemment, les anciens présents sur place poussent des cris d'orfraie : VDH regrette que la course à laquelle il participa deux fois ait vieilli; Titouan Lamazou, vainqueur de la première édition, rappelle que, voilà plus de dix ans, Olivier de Kersauson traita le Vendée Globe de « course de gonzesses ». Quelques jours plus tard, un peu gêné aux entournures par le tapage médiatique engendré par sa saillie mal contrôlée, Lamazou présenta ses excuses aux deux concurrentes du plateau... De son côté, Philippe Jeantot est surpris de la réaction des coureurs. L'organisateur laisse faire, mais n'en pense pas moins : « C'est une révolution. (...) De mon temps, on serait partis, sans même se poser de question [10]. » Mais la tempête qui s'abat sur les Sables-d'Olonne le lundi met fin à la querelle entre anciens et modernes : des déferlantes viennent se fracasser contre les digues du chenal et s'envolent en l'air dans un nuage d'écume. Vendée Globe ou pas, il ne fait pas bon mettre un marin dehors.

Le mauvais temps ayant pris plus longtemps que prévu ses quartiers d'hiver en Vendée, le départ de cette quatrième édition est finalement donné le jeudi 9 novembre. Il illustre assez bien, lui aussi, la métamorphose en cours. Quelques minutes après le coup de canon, à l'approche de la dernière bouée avant le grand large, deux marins se bagarrent comme des

chiffonniers pour la première place : Michel Desjoyeaux et Roland Jourdain. Sur leurs 60 pieds open, les deux amis mènent une bataille navale acharnée. Sur l'eau, même lorsqu'il reste 25 000 milles à parcourir, l'amitié ne compte pas : il faut, dit aujourd'hui l'un des deux protagonistes, « marcher sur l'adversaire » pour prendre un avantage psychologique décisif. Inutile de préciser que le marin en question n'est pas exactement là pour enfiler des perles, qu'importe la mythologie du Vendée Globe ! Cet avantage, c'est Desjoyeaux qui s'en empare de justesse. « Je le suivais dans ma vedette, se souvient Jean-Jacques Laurent. Il gueulait contre un voilier de 80 pieds qui lui prenait du vent, alors qu'il était à plus de 1 mille [11]! » Dans la bataille d'empannages qui se déroule pour la conquête de la dernière bouée, Bilou glisse, heurte violemment la cabine... et se brise une dent. Il casse également l'une de ses drisses et décide de faire demi-tour : Desjoyeaux 1 — Jourdain 0.

En fait, le match avait commencé bien avant. Au ponton de Port-Olona, *PRB* et *Sill* sont amarrés côte à côte. Le skipper du premier fait régulièrement des exercices musculaires en se suspendant aux outriggers [12] du second. Un matin, il y détecte des petites fissures. Que faire ? Ne rien dire et prendre le risque de voir le copain prendre son mât sur la tête ? Ou prévenir et aider un concurrent dangereux ? Desjoyeaux avertit les préparateurs de Jourdain à sa manière : « Moi, les gars, je ne partirais pas avec des outriggers fissurés [13] ! » L'équipe de *Sill* assure au collègue finistérien que ce n'est rien, qu'ils sont au courant, que ce n'est pas un problème. « Mais, quelques jours plus tard, ils démontent le matériel pour réparer [14] ! » triomphe Desjoyeaux, tout heureux d'avoir réussi à faire gamberger l'adversaire. Avant même d'avoir quitté le port, le skipper de *PRB* a déjà un avantage mental sur celui de *Sill.* La guerre psychologique, le «Professeur», comme on le surnomme, connaît par cœur...

Le marin frisé est l'incarnation même de cette nouvelle école qui vit le Vendée Globe comme une compétition sportive. Il le dit avant de gagner, et il le maintient ensuite, longtemps après, sans barguigner : « Le "Vendée" est une course particulière, qui exige une démarche intellectuelle spéciale. Mais ce n'est pas un trip, ni une quête initiatique ou la roulette russe ! Je sais que je casse un peu le mythe, mais je suis parti faire une course, pas à l'aventure ! L'aventure humaine, elle est dans le projet, depuis la rencontre avec les

Laurent jusqu'à aujourd'hui [15].» Michel Desjoyeaux est un sportif de haut niveau, dont le métier est d'aller le plus vite possible sur les bateaux qu'on lui confie. C'est sa principale occupation depuis sa prime jeunesse, il aime ça et il a beaucoup de talent. Pour le reste, la poésie d'un tour du monde ou les lumières du Grand Sud, on repassera : « J'ai fait la Whitbread à 20 ans, je sais que la terre est ronde [16]. » Fermez le ban !

De fait, ce Vendée Globe sera sans doute le plus disputé des quatre. D'entrée, Desjoyeaux et ses petits camarades impriment un rythme élevé au tour du monde. Les récidivistes, comme Marc Thiercelin et Catherine Chabaud, sont surpris. Pour eux, il faut ménager sa monture pour traverser le Grand Sud dans de bonnes conditions : ils savent ce qui les attend. Devant, les habitués du Figaro n'en n'ont cure, enchaînant changements de voile, analyse tactique, sommeil grappillé... La bagarre est belle et le faux pas est interdit. C'est d'ailleurs suite à une erreur de stratégie météo que Parlier prend du retard et, obligé de cravacher pour rattraper Jourdain et Desjoyeaux qui s'envolent, voit son mât et ses ambitions s'écrouler le 17 décembre.

Mais, à la surprise générale, le skipper *d'Aquitaine Innovations* choisit de continuer, malgré tout, histoire de boucler la boucle. Le genre de lubie qui échappe complètement à Michel Desjoyeaux. Lors de la vacation radio qui succède à l'annonce de Parlier, le skipper de PRB ne s'embarrasse pas, comme à son habitude, de circonvolutions. « J'ai un double sentiment; le premier est désagréable : la course compte un concurrent de moins. Le second est agréable : j'ai un concurrent en moins. (...) Yves a tort [de vouloir continuer, NDA] et je pense qu'il reprendra raison dans quelque temps (...) [17]. »

Parlier ne reprend pas raison. Au contraire, il s'obstine incroyablement. Et ça marche. Loin derrière, éliminé de la course à la victoire, le skipper d'Arcachon fascine le public et les médias. Dès les premières minutes de la catastrophe, il a pris sa décision : sous gréement de fortune, il poursuivra la route, par ses propres moyens, comme le règlement l'y autorise. Et bouclera ce Vendée Globe qui, pour la troisième fois, se refuse à lui. Avec le recul, on se demande aussi s'il avait vraiment le choix. Lors de son premier tour du monde, Parlier a démâté dans les jours qui ont suivi le départ. Il a dû

ensuite abandonner l'édition suivante sur avarie. Et maintenant le voilà avec un mât en morceaux sur le pont ! Comment vont réagir les partenaires et les sponsors ? Comment gérer la suite de sa carrière après un nouvel échec ? Pour la médiatisation, hors du podium, point de salut. Reste le pur exploit, l'aventure, le coup de folie. Et, si un coureur en est capable, c'est bien l'« extraterrestre » comme ses confrères l'ont surnommé. Alors, continuer malgré tout est sans doute autant un sursaut d'orgueil qu'une réaction de bon sens. Un savant cocktail de panache et de calcul.

Pour expier sa faute, Yves Parlier ne va pas ménager sa peine. D'abord construire un gréement de fortune dans les quarantièmes rugissants. Puis rallier un fjord désert de l'île Campbell au sud de la Nouvelle-Zélande, conseillé via e-mail par Peter Blake, le Néo-Zélandais double vainqueur de la Coupe de l'America et détenteur du Trophée Jules-Verne, qui connaît l'endroit. Tomber ensuite nez à nez avec Christophe Buchard, journaliste à *Paris Match*, et le photographe Thierry Martinez, dont le reportage va faire le tour du monde. Faire parler sa science et son génie, enfin : seul, sans assistance, Parlier se construit un radeau pour aller à terre à la limite de la marée haute, déséchoue son voilier poussé sur un banc de sable par la tempête, confectionne un four pour cuire la réparation en carbone de son mât et réinstalle un espar haut de 18 mètres... Dans la soirée du mercredi 17 janvier, dix jours après son arrivée, un mois pile après son démâtage, il reprend la course. Personne n'y croyait, Yves Parlier l'a fait. Chapeau l'artiste...

Et l'aventure n'est pas terminée. Car Parlier a un nouveau problème : pour arriver au bout, il va devoir se rationner. Au départ des Sables-d'Olonne, il avait prévu de rester cent jours en mer, pas cent trente. Son régime à base d'algues sera l'un des plus médiatisés du monde. Son apprentissage de la pêche aussi. Le solitaire évoque ses problèmes de nourriture à chaque vacation. Pendant la remontée de l'Atlantique, le Vendée Globe vit au rythme de l'estomac de l'Aquitain, suivant presque au jour le jour l'évolution de son menu. Les journalistes adorent.

Le vendredi 16 mars 2001, après cent vingt-six jours de course et plus d'un mois après le vainqueur, Parlier en finit avec son troisième Vendée Globe. L'« extraterrestre » est devenu le « Robinson des mers [18] ». Alors que, sportivement parlant, sa course est un échec cuisant, ses exploits

techniques et humains impressionnent le public et les médias. Dur à admettre pour la plupart de ses collègues qui ont bouclé leur tour du monde sans prouesses du genre. Mais implacablement logique dans une course qui dépasse, depuis ses origines, sa condition sportive. A l'usine du Vendée Globe, on fabrique d'abord du rêve. Et ensuite, seulement, des performances sportives.

Ce qui a le don d'agacer au plus haut point Desjoyeaux. « Ce qu'a fait Yves n'entre vraiment pas dans la grille de lecture de Michel, confie Eric Coquerel. Il ne comprend pas que les journalistes s'intéressent tant à lui alors que ce n'est plus du sport [19]. » Interrogé à propos des aventures alimentaires de Parlier, par téléphone, depuis un taxi à l'île Maurice, où il prend quelques jours de repos en famille, Michel Desjoyeaux lâchera le fond de sa pensée : « Yves est passé de la rubrique sport à la rubrique faits divers. » Il ne comprend toujours pas son obstination, estimant que son exploit était « incompréhensible à moins qu'il ne soit payé par son sponsor [20] » et qu'il n'en voyait pas l'intérêt « à moins qu'il ne veuille écrire un livre sur la survie [21] ». Trois ans plus tard, s'il regrette le « pataquès » qu'entraînèrent ses paroles, le désormais skipper du trimaran *Géant* ne regrette pas pour autant son analyse. « J'admire l'aspect technique de son exploit, mais on en a trop fait. Selon mes calculs, il avait sans doute assez de calories pour arriver aux Sables-d'Olonne [22]. »

Au fond, ce que Michel Desjoyeaux peine, sur l'instant, à comprendre, c'est que, s'il a remporté sans conteste la régate sur l'eau, le match pour la « conquête des cœurs » est beaucoup plus serré. Dans le Vendée Globe, il pèse lourd et ne se gagne pas forcément en allant vite sur l'eau. A ce petit jeu-là, Yves Parlier et Ellen MacArthur sont très forts. Plus, sans doute, que le skipper de *PRB*. Car ce Vendée Globe accompagne une révolution technologique fondamentale, celle de la communication : pour la première fois, tous les monocoques de la course sont équipés d'un téléphone par satellite. Réservés, lors de l'édition précédente, aux coureurs les mieux dotés en budget, les standards M et autres Iridium se sont en effet généralisés. Désormais, on peut appeler les marins du Vendée Globe comme on passe un coup de fil à la famille. Un outil véritablement magique, dont l'irruption change la face de l'épreuve.

Sans le téléphone par satellite, Ellen MacArthur serait-elle ainsi devenue l'égérie de la course ? Pas sûr. Grâce à la technologie, nous avons tout su de ses doutes, de ses espoirs, de ses joies et de ses détresses. D'autant qu'elle ne s'est pas contentée d'envoyer du son, mais aussi des images. «Un jour, à la vacation, Ellen nous prévient qu'elle est au milieu des icebergs, se souvient Philippe Jeantot, encore bluffé. Le soir, les images étaient au 20 heures [23]! » Même opération pour ses périlleuses montées au mât ou lors du bris de sa dérive, quelques jours avant l'arrivée. « La stratégie était très claire, explique aujourd'hui Mark Turner, responsable d'Offshore Challenges, leur écurie de course : on communique tout de suite et on dit tout. On estimait qu'en cas de problème Ellen pouvait s'en sortir et que le fait qu'elle s'en sorte était un plus psychologique. Nous, on est là pour raconter l'histoire de la course, pas pour faire des communiqués de presse. C'est comme ça qu'on attire et qu'on est suivi par le plus de monde [24]. » Mission largement accomplie. Même au prix d'un peu d'impudeur : « Dans les séquences vidéo qu'ils ont choisi de transmettre à la presse, il y en a beaucoup où elle pleure, non [25] ? » s'agace Desjoyeaux... Pour beaucoup de néophytes, aujourd'hui encore, Ellen a gagné le Vendée Globe. Au lendemain de sa triomphale arrivée, *L'Equipe* titre sur toute la une : « Une reine et Desjoyeaux [26] ». Quant au mensuel *Bateaux* il est encore plus direct sur la couverture de son numéro de mars 2001 : «Deux vainqueurs dont une [27] ». Michel Desjoyeaux, le seul et unique gagnant, n'a toujours pas digéré l'affront.

La généralisation du téléphone par satellite change définitivement la perception de la course à terre et en mer. Finis les grésillements désormais mythiques de la bonne vieille BLU et la sensation d'éloignement des solitaires. Fini le silence mystérieux, quand les ondes ne parviennent pas à faire le tour de la planète. Finies les vacations radio collectives où les coureurs s'écoutaient les uns les autres, se retrouvaient sur une fréquence et se parlaient. Paradoxalement, ils sont nombreux, aujourd'hui, à regretter le bon vieux temps d'avant la compression numérique. « Le satellite a détruit la vie de la course, tranche Jean-Yves Chauve, le médecin de l'épreuve, vétéran des quatre éditions. Il n'y a plus de solidarité, plus de communauté de solitaires. C'est une course en solitaire, mais pas en solitude [28]. » Ce sont

exactement les mêmes termes qu'emploie Desjoyeaux, qui reconnaît sans peine avoir passé énormément de temps au téléphone, prenant régulièrement des nouvelles de la terre : « Je sais que c'est pas bon pour mon business de dire ça. Mais c'est vrai qu'on n'est pas en solitude [29]. » Comme d'autres coureurs, sa facture de téléphone approche le million de francs (environ 150 000 euros).

Catherine Chabaud, qui appelait tous les matins son amoureux en banlieue parisienne pour le réveiller, fait le même aveu : « Les terriens ont pris énormément de place. Avant, c'était un groupe de marins qui partaient ensemble et communiquaient entre eux, et, parfois, avec la terre. Aujourd'hui, la perte de la BLU est dramatique, le progrès s'est fait au détriment des relations entre marins [30]. » En trois mois, Roland Jourdain se souvient tout juste avoir échangé quelques mot avec Ellen MacArthur, Catherine Chabaud et Michel Desjoyeaux, qui lui envoya une photo de coucher de soleil par e-mail après son passage du Horn. Ce dernier est on ne peut plus clair : « A partir du moment où tu appelles un concurrent en course, tu te mets en infériorité! Et, comme on communique beaucoup avec la terre, on a notre ratio et pas besoin de communiquer entre nous [31].»

La communication fait désormais partie de l'arsenal stratégique du coureur au large. Il peut communiquer pour favoriser l'intox. Ou choisir de se taire pour ne pas donner prise aux adversaires. La guerre psychologique, encore. Quand, le 16 décembre, Roland Jourdain casse son rail de mât qui l'empêche de hisser complètement sa grand-voile, il ne l'annonce pas *urbi et orbi.* Malgré les consignes de silence, l'équipe de *PRB* est au courant dans les quarante-huit heures. Desjoyeaux, qui a noté que son pote Bilou le suit à la trace ou presque, l'emmène dans une zone de vents plus légers. Handicapé par l'avarie, *Sill* ne peut suivre *PRB* dans le petit temps et perd de précieux milles. Quelques semaines plus tard, lorsque c'est au tour du leader de subir la même avarie, il n'en dit mot et choisi de se planter dans les calmes de l'anticyclone de Sainte-Hélène pour pouvoir réparer. On ne l'apprendra qu'à l'arrivée.

La démocratisation du téléphone par satellite pose de manière accrue un autre problème : celui de l'assistance. Le Vendée Globe est théoriquement

une course en solitaire, sans escale et sans assistance, justement. Depuis la première édition, où le routage était autorisé, la question de l'autonomie des coureurs fait débat. Mais la facilité et l'efficacité des communications satellitaires aiguisent encore cette délicate problématique. La fréquence des coups de fil, par exemple, peut induire une véritable assistance psychologique. Un solitaire qui appelle tous les jours chez lui n'est pas tout à fait dans les mêmes dispositions qu'un coureur coupé du monde ou qui ne joint que difficilement ses proches. Un coup au moral? Un coup de fil aux enfants. Un coup de blues ? L'équipe à terre saura trouver les mots qui réconfortent.

La question de l'assistance se pose avec encore plus d'acuité quand Yves Parlier interroge des spécialistes, par e-mail et téléphone, pour l'aider dans son incroyable opération de remâtage, le choix d'un mouillage en Nouvelle-Zélande ou l'amélioration de ses techniques de pêche. Y a-t-il assistance lorsque Michel Desjoyeaux sollicite son équipe et le fabricant de son moteur pour solutionner son problème de démarreur intervenu dix jours avant le cap Horn? Ou quand Catherine Chabaud réveille en pleine nuit Marc Lombard, l'architecte de son bateau, angoissée par de drôles de bruits dans la quille ? Un dernier exemple : chaque jour, plusieurs coureurs reçoivent une synthèse des vacations radio, effectuée par leurs équipes de communication présentes au PC course. Faits marquants, ambiance, moral des adversaires sont transmis au skipper. Autant d'informations stratégiques qui modifient la prise de décision du solitaire.

Bien sûr, aucun d'entre eux ne triche. Le règlement du Vendée Globe 2000-2001 est clair. Concernant l'assistance extérieure, les articles 15.1, 15.2 et 15.3 stipulent que, « pendant l'épreuve, le voilier ne peut avoir de contact matériel avec aucun autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit. Un voilier peut relâcher au mouillage, par ses propres moyens, mais ne doit recevoir aucune assistance extérieure, même médicale, ni accoster un quai ou un navire. Le chef de bord n'est pas autorisé à aller à terre ni à débarquer au-delà de la limite de la plus grande marée haute ». L'article 16.1 précise que « les informations spécialement préparées ou individualisées pour un seul concurrent concernant la météo ou le routage sont interdites. Seules les informations accessibles (payantes ou gratuites) pour tous les concurrents sont autorisées ». Pour le reste,

aucun article ne juge du contenu des communications entre les concurrents et la terre. Le règlement, rien que le règlement, mais tout le règlement : beaucoup des marins de ce Vendée Globe, sportifs professionnels accomplis et conscients des enjeux, ont assimilé la règle du jeu sur le bout des doigts. En respectant sinon l'esprit, du moins la lettre.

Les frontières de l'assistanat deviennent donc plus que jamais floues. Du coup, c'est la nature de la course qui change par petites touches. Sans convaincre tout le monde. « La notion d'autonomie est fondamentale : un coureur au large doit être capable de tout gérer et savoir tout faire, martèle Jean-Yves Chauve, en puriste. Il est à la fois un intellectuel, un sportif, un humaniste. Voilà pourquoi la course au large reste un sport unique. C'est la différence avec la Formule 1 : on peut imaginer ce que c'est de conduire à 300 km/h, mais on ne peut pas imaginer ce que c'est de barrer à 30 nœuds dans le Grand Sud... Il faut garder le pouvoir de faire rêver les gens. Cette course véhicule d'autres valeurs que la course pure, elle doit rester une aventure [32]. »

Chauve n'est pas seul à défendre ce credo authentique de l'aventure contre la compétition. Si le Vendée Globe est un événement si populaire, c'est qu'il reste relativement simple à comprendre et véhicule des valeurs universelles. Pas besoin d'être un expert du match-racing pour apprécier. C'est la raison pour laquelle il séduit les sponsors quand des disciplines plus ésotériques, comme l'America's Cup ou la voile olympique, peinent, en France, à attirer le chaland. De leur côté, les médias sont les premiers à amplifier les aspects extra-sportifs et aventureux de la course. Avec l'accroissement constant de la professionnalisation, des performances et des enjeux, le débat voile-aventure versus voile-sport traverse la course au large depuis longtemps maintenant. Mais il s'incarne à merveille dans le Vendée Globe.

Tous les coureurs ne sont d'ailleurs pas convertis à la régate autour du monde, loin de là. Il reste des idéalistes, des amateurs, des drôles de zigues qui chérissent l'esprit des pionniers du Vendée Globe. « Même au départ de la dernière édition, certains partaient encore à l'aventure », admet Michel Desjoyeaux, qui se souvient de la photo officielle des skippers : « On n'était pas tous là pour la même chose [33].» Le Russe Fedor Konyukhov, l'Espagnol

Javier Senso, l'Anglais Richard Tolkien, le Belge Patrick de Radiguès ou l'Italien Pasquale de Gregorio n'ont pas les mêmes ambitions que Mich' Desj', c'est sûr. Ils courent sur des monocoques plus vieux ou plus petits. Beaucoup ont annoncé la couleur : ils partent pour arriver, pour faire le tour, pour eux. Tout habitué de la Solitaire du *Figaro* qu'il est, Joé Seeten s'est également fixé un objectif avant tout personnel, en engageant l'ex-*Sofap-Helvim,* rebaptisé *Nord-Pas-de-Calais/Chocolats du Monde,* l'increvable ketch de VDH, qui boucle avec lui son quatrième tour du monde.

Dans un autre genre, Eric Dumont, lui aussi, prend la mer avec une motivation différente. Ce petit-fils de chercheur d'épaves, moitié breton, moitié pied-noir, qui a fait son apprentissage avec Laurent Bourgnon et Bruno Peyron, est un écorché vif, entier, profondément marqué par la disparition de Gerry Roufs lors de la précédente édition du Vendée Globe. Il reprend la même route quatre ans plus tard, « Mais je ne suis plus en phase avec l'époque, explique-t-il aujourd'hui. Mon idéal est cassé : trop de stars, trop de business, on n'est pas des gladiateurs dans l'arène [34]! ». Dumont brise l'un de ses safrans dès le 23 novembre et abandonne. Ce qui n'est pas du goût de son sponsor, UUDS, une société de services.

Autre franc-tireur : Thierry Dubois. Le Trinitain, après avoir perdu Pour *Amnesty International* dans le Grand Sud lors de l'édition précédente, a construit de ses propres mains un nouveau bateau, *Solidaires,* qui défend la même cause. Avec peu d'argent et beaucoup de sueur, il est à nouveau au départ. Mais l'ambiance n'est plus la même que quatre ans plus tôt. « J'ai vite vu avec qui je pouvais aller boire un coup [35] », résume-t-il avec son franc-parler habituel. Autrement dit, Didier Mundutéguy, camarade des batailles contre Jeantot lors de l'édition précédente, et Thomas Coville, voisin de La Trinité-sur-Mer. Dubois, lui, ne passe pas sa course pendu au téléphone : sa facture affiche moins de 50 000 francs de communications (environ 7 500 euros). Il lit beaucoup, fait sa course à son rythme et passe l'équateur en quatrième position. Mais, rapidement, des problèmes électriques l'obligent à faire escale en Nouvelle-Zélande. « Boisdu », comme on l'appelle dans le milieu, finit son tour du monde hors course. « Même s'il y a la carotte du Pacifique et du Horn, la remontée de l'Atlantique, c'est un peu le calvaire, se souvient-il. Pas facile de positiver

[36].» A tel point que le skipper de *Solidaires* réfléchit un temps à l'idée de rentrer directement à La Trinité - au grand dam de Philippe Jeantot...

Régatiers ou flibustiers, la nature particulière du Vendée Globe s'impose cependant à tous. Michel Desjoyeaux a beau être pro jusqu'au bout des ongles, être parti pour gagner une course et « faire son métier », il ne peut cacher son immense émotion à l'arrivée. Lorsqu'il retourne, à l'été 2003, à ses premières amours du Figaro, il répète à qui veut l'entendre que la Solitaire est une épreuve plus dure que le Vendée Globe et que la Route du Rhum - qu'il a remportée quelques mois plus tôt. Mais il sait bien, aujourd'hui encore, que cette course lui colle à la peau : « Le "Vendée" ne s'arrête pas, il ne s'arrêtera jamais ! On m'en parle encore dans le métro [37]. »

Thomas Coville, le petit prince de la course au large à qui tout, jusqu'ici, avait réussi, était lui aussi parti pour la gagne. Mais un oubli du technicien venu mettre à jour les programmes des gyrocompas qui guident les pilotes automatiques le prive de cet indispensable soutien. Passé le cap Leeuwin, les pilotes, incapables de gérer les perturbations magnétiques du pôle Sud, deviennent fous. Le skipper de Sodebo est obligé de barrer quinze heures par jour pendant plus d'une semaine. Il se déboîte un pouce, perd, sous l'effet du froid, ses ongles de doigts de pieds. « Là, les phrases toutes faites que tu sors sur l'humilité te reviennent à la gueule, lâche-t-il crûment. Le Vendée Globe prend toute sa dimension, ton monde s'écroule et l'orgueil en prend un coup [38]. » Sixième, à plus de douze jours du vainqueur, Thomas Coville est terriblement déçu, et le fait savoir à son arrivée au ponton. Les supporters ne comprennent pas. Trois ans plus tard, à la barre d'un trimaran financé par le même sponsor, Coville a digéré son tour. « C'est un échec sportif, mais j'ai beaucoup appris et j'ai mûri. Aujourd'hui, j'ai une vraie satisfaction : celle d'avoir terminé. Mais je garde une frustration de coureur [39]. »

Depuis la terre, Philippe Jeantot assiste à la métamorphose progressive de sa course. Lui a choisi son camp depuis longtemps. Grand marin mais piètre régatier, il n'a jamais dédaigné la gagne, mais a toujours placé l'esprit d'aventure et de conquête aux avant-postes. Désormais son point de vue d'«

ancien combattant » date, et c'est une nouvelle génération qui pèse sur l'esprit de la course.

Pour la première fois, l'organisateur vit un Vendée Globe calme. Pas de disparu, pas de naufragé, place à la course. Est-ce pour cela que Jeantot donne un peu l'impression de pas vraiment se passionner pour son job ? Aux Sables-d'Olonne, il n'ose pas descendre tout seul sur les pontons et se fait accompagner par un membre de l'organisation pour visiter les bateaux. A Paris, au rez-de-chaussée du siège de Vivendi qui accueille le PC course, où il est présent tous les jours, il déjeune d'un sandwich, rentrant seul le soir dans une chambre de bonne louée à proximité - sa femme et ses deux enfants sont restés en Vendée.

Malgré une équipe étoffée, Jeantot délègue peu, mène en personne les vacations téléphoniques, écrit lui-même les communiqués de presse et refuse qu'on les corrige. Tout passe par lui. Comparée à d'autres courses, l'organisation du Vendée Globe reste incroyablement amateur. « Gin To' », comme les jeunes membres du staff ont surnommé leur patron pas très folichon, fait avant tout son boulot. « On ne vivait pas tellement l'aventure, se souvient l'un d'entre eux. Pour nous, c'était un job normal. Et pour lui aussi : on sentait bien qu'il aurait été mieux sur son catamaran [40]. »

Tous rappellent le sourire qui éclaire le visage fermé de l'organisateur quand il raconte ses quatre tours du monde. Mais le courant ne passe pas facilement : dur à dérider, Jeantot n'est pas là pour rigoler. Une seule fois, il emmènera sa petite troupe boire un verre : pour fêter Noël. A La Flamme, un bar branché de l'avenue de Wagram proche du PC course, tous se sont fait des cadeaux surprises. Hasard de la distribution, Jeantot reçoit des simili-pilules contre l'impuissance sexuelle. Franche rigolade de l'assistance. Très sérieusement, le marin moustachu réplique : « Corinne sait bien que je n'en n'ai pas besoin ! »

Jeantot ne semble baisser la garde qu'en présence des fidèles. Pour fêter la fin du Vendée Globe, en mars 2001, Philippe de Villiers invite toute l'équipe d'organisation au Beau Rivage, *le* restaurant gastronomique des Sables. L'une des convives présente ce jour-là raconte : « Quand Villiers débarque, on s'aperçoit tout de suite de la complicité entre Jeantot et lui. Ils sont les meilleurs amis du monde. Lorsqu'ils se parlent, on voit bien que

Jeantot, si froid, si méfiant d'habitude, est en terrain de confiance. Il est détendu, complice [41]... »

Mais cette belle amitié de près de vingt ans, qui a forgé le succès du Vendée Globe, ne va pas durer.

1 L'Express, 2/11/2000.

2 Entretien avec les auteurs, le 11/02/2004.

3 Entretien avec les auteurs, le 31/01/2004.

4 Entretien avec les auteurs, le 19/03/2004.

5 Entretien avec les auteurs, le 12/02/2004.

6 Entretien avec les auteurs, le 17/01/2004.

7 *Ibid.*

8 *Ibid.*

9 A la suite de ce report, les organisateurs n'hésiteront plus, ensuite, à décaler les départs des courses en cas de mauvais temps. Ce fut le cas pour la Mini-Transat 2003, la Transat Jacques-Vabre 2003, la Transat AG2R 2004...

10 Le Figaro, 6/11/2000.

11 Entretien avec le auteurs, le 4/02/2004.

12 Les barres de flèches géantes posées sur le pont, qui permettent aux monocoques 60 pieds de porter des mâts-ailes pivotants.

13 Entretien de Michel Desjoyeaux avec les auteurs, le 31/01/2004.

14 *Ibid.*

15 *Ibid.*

16 *Ibid.*

17 Rapporté par Michel Deshors, in Le *Vendée Globe, toute la toile autour du monde,* Mango, 2001, p. 114.

18 Selon le titre de son livre à succès, *Robinson des mers,* Yves Parlier, Robert Laffont, 2001.

19 Entretien avec les auteurs, le 21/04/2004.

20 Dépêche AFP, 16/03/2001.

21 *Ibid.*

22 Entretien avec les auteurs, le 31/01/2004.

23 Entretien avec les auteurs, le 11/06/2004.

24 Entretien avec les auteurs, le 30/04/2004.

25 Entretien avec les auteurs, le 31/01/2004.

26 *L'Equipe*, 12/02/2001.

27 *Bateaux*, n° 514, mars 2001.

28 Entretien avec les auteurs, le 6/02/2004.

29 Entretien avec les auteurs, le 31/01/2004.

30 Entretien avec les auteurs, le 17/01/2004.

31 Entretien avec les auteurs, le 31/01/2004.

32 Entretien avec les auteurs, le 6/02/2004.

33 Entretien avec les auteurs, le 31/01/2004.

34 Entretien avec les auteurs, le 11/03/2004.

35 Entretien avec les auteurs, le 27/02/2004.

36 *Ibid.*

37 *Ibid.*

38 Entretien avec les auteurs, le 19/03/2004.

39 *Ibid.*

40 Entretien avec les auteurs, le 29/03/2004.

41 Entretien avec les auteurs, le 12/03/2004.

Chapitre 13

SCANDALE SUR LE GLOBE

Chaque jeudi, le marché de Beauvoir-sur-Mer déploie ses étals à l'ombre de l'église romane de Saint-Philbert, construite au x^{e} siècle. A l'extrémité nord-ouest de la Vendée, cette tranquille bourgade de 3 500 habitants, séparée de la baie de Bourgneuf par le Marais breton, est le passage obligé des nombreux touristes qui empruntent le fameux passage du Gois, la route submersible qui relie le continent à l'île de Noir-moutier. C'est ici, entre autres, qu'ont eu lieu, voilà plus de deux siècles, les premiers soulèvements des guerres de Vendée.

A l'écart de la Grand-Place, nichée au fond d'une petite rue discrète, une villa moderne se protège derrière un long mur blanc. Cette belle bâtisse, entourée d'un joli jardin, est en vente, mais aucun panneau ne le précise. Jusqu'à sa disparition, voilà deux ans, la maison appartenait à la grand-mère de Corinne Jeantot. En attendant de trouver acquéreur, c'est le dernier refuge de son mari Philippe et de sa famille.

Ce jeudi 10 juin 2004, après des mois de scandale et trois demandes d'entretien, l'ex-organisateur du Vendée Globe accepte enfin de se confier. Il est 10 heures, Philippe Jeantot a les traits tirés de celui qui s'est couché très tard et vient juste de se passer de l'eau sur le visage. Affable, la moustache rasée et les cheveux mi-longs grisonnants, le quadruple circumnavigateur nous invite à nous asseoir dans la salle de séjour, décorée de manière vieillotte et dépouillée de tout objet personnel.

Tandis que l'odeur du café en préparation envahit la maison, Philippe Jeantot abrège les préliminaires : « J'ai décidé de vous recevoir car je veux régler quelques affaires avant d'aller en prison. » C'est dit très froidement, sans panique ni révolte apparente. « Le juge m'a demandé une caution de 300 000 euros, payable en trois fois. La première échéance arrive le 15 juin. Comme je ne peux pas la payer, je vais aller en prison la semaine prochaine. » Jeantot derrière les barreaux? L'ancien plongeur de la Comex, le double vainqueur du Boc, l'organisateur du Vendée Globe incarcéré? Comment

l'icône virile des années quatre-vingt, le marin au carnet d'adresses si bien fourni, l'ami de Villiers, peut-il ainsi échouer entre quatre murs ?

Pendant près de neuf heures, Philippe Jeantot va s'expliquer, avec calme mais combativité, l'exaspération ne pointant que lorsque les sujets fiscaux sont abordés. Ses amis comme ses ennemis l'ont toujours décrit comme un animal à sang froid. A 52 ans, il ne fait pas mentir sa réputation. Comme si ce qu'il faut désormais appeler l'« affaire Jeantot » n'était que l'énième avatar d'une vie déjà bien remplie d'exploits en tout genre. Oui, mais voilà, cette fois, l'heure est plus grave.

Pour bien comprendre l'itinéraire tourmenté qui mène le créateur du Vendée Globe aux portes de la maison d'arrêt de La Roche-sur-Yon, il faut revenir sur un aspect de sa personnalité bien connu du milieu de la course au large, mais beaucoup moins du grand public : sa relation très particulière à l'argent. Bien sûr, maintenant que Jeantot est aux abois, les langues se délient plus facilement et les détails insignifiants de sa biographie prennent une dimension particulière. Mais trop d'anecdotes balisent son parcours depuis plus de vingt ans pour qu'il ne s'agisse que de coïncidences.

Dès les premières années de sa carrière de marin, Jeantot apparaît sous les traits d'un jeune homme toujours très près de ses sous, pour ne pas dire plus. Des exemples ? Certains des équipiers du catamaran *Crédit Agricole II* se souviennent encore aujourd'hui des retenues sur salaire, qui pour un repas offert par le skipper à l'arrivée d'un convoyage, qui pour un polo aux couleurs du sponsor emporté en débarquant.

Ceux qui l'ont fréquenté comme organisateur ne sont pas avares de bonnes histoires non plus. Vincent Borde, membre de l'équipe d'organisation du premier Vendée Globe, a dû poursuivre son ancien patron en justice pour obtenir le remboursement du billet d'avion pour le cap Horn, qu'il avait avancé. Jean-Yves Chauve, le médecin de la course, travailla bénévolement lors des deux premières éditions. Loïck Peyron, lui, se souvient qu'il manquait 10 000 francs (environ 1 500 euros) entre la somme inscrite sur le grand chèque en carton qu'on lui a donné à la remise des prix - 50 000 francs (environ 7 500 euros) - et le montant du véritable chèque que Jeantot lui a transmis ensuite. Une différence qui correspondrait, selon Peyron, aux pénalités infligées pour s'être présenté avec deux jours de retard aux Sables-d'Olonne avant le départ. Quatorze ans plus tard,

l'organisateur se défend : « Si on avait fait ça, il y aurait eu une véritable levée de boucliers [1] ! » Loïck Peyron s'amuse aujourd'hui de l'incident.

On l'aura compris, Philippe Jeantot a développé une relation un peu pathologique avec l'argent. Même ses amis - ceux qui s'en réclament encore - le reconnaissent. Avec humour, l'un d'entre eux, qui a travaillé avec lui, assure que « Jeantot doit sans doute pleurer de douleur à chaque fois qu'il signe un chèque ». Mais, fatalistes, la plupart ont admis cette face-là du personnage : « Il a un vrai problème avec le fric, constate avec lucidité Michel Horeau [2], l'un des dernier fidèles, en charge de la production vidéo sur les quatre éditions. Il faut faire avec... De toute façon, on est tous trop attirés par le pognon [3]. »

Ce n'est, hélas, sans doute pas aussi simple que ça. Car le rapport très particulier de Philippe Jeantot avec l'argent dépasse le simple cadre de la manie ou du défaut : depuis longtemps, il néglige de payer ses impôts. Dès le milieu des années quatre-vingt, le fisc s'intéresse au marin, à l'époque très médiatisé. Un premier redressement fiscal lui est notifié en 1986. Un nouveau redressement intervient en 1992. Tout au long de ces années, à ses proches qui lui suggèrent de régler ses problèmes, Jeantot répond invariablement de « ne pas s'inquiéter », que « tout va s'arranger », laissant entendre à demi-mots qu'il dispose de suffisamment d'appuis pour dormir tranquille.

Lesquels ? On pense à celui de Philippe de Villiers, évidemment. Selon le président du conseil général de la Vendée, il n'apprend les ennuis de son ami que beaucoup plus tard, à la mi-2001, même s'il admet que « des rumeurs sur ses difficultés avec le fisc existent dès le premier Vendée Globe [4] ». Mais il reconnaît aussi qu'il a pu le soutenir auparavant... à son corps défendant : en Vendée et ailleurs, tout le monde sait que les deux hommes sont très proches, alors Villiers sert à Jeantot, selon sa propre expression, de « bouclier antimissile [5] ». En clair : connaissant les relations entre les deux hommes, on réfléchit à deux fois avant de s'attaquer à Jeantot, sans même que Villiers ait à bouger le petit doigt... En tout état de cause, le vicomte assure n'avoir « jamais parlé argent avec Philippe Jeantot, pour ne pas gâter notre amitié [6] ». C'est Jean-François Dejean, directeur général des services du département depuis quinze ans, qui s'occupait des négociations.

L'organisateur du Vendée Globe se targue aussi de bien connaître celui qui fut le directeur général de la Caisse nationale du Crédit Agricole de la fin de 1984 à mars 1986, à l'époque du catamaran *Crédit Agricole II :* Jean-Paul Huchon. Après avoir quitté la banque, cet énarque tout en rondeurs a été directeur de cabinet du Premier ministre Michel Rocard entre 1988 et 1991, puis maire (PS) de Conflans-Sainte-Honorine à partir de 1994. Depuis 1998, il est président de la région Île-de-France. Un ami haut placé, donc, dont Jeantot s'est souvent réclamé. « Philippe était un type charmant, loyal, sérieux, qui avait tout compris à l'image, se souvient aujourd'hui Huchon. Mais c'était un aventurier, pas un gestionnaire. Quand il a eu ses problèmes fiscaux, à la fin des années quatre-vingt-dix, j'ai essayé de plaider sa cause auprès des différents ministres des Finances socialistes. Et on a réussi à limiter les dégâts [7]. »

Au siège du Crédit Agricole, à Paris, maquettes, photos et demi-coques des quatre voiliers maison encombrent encore les couloirs du service communication. Didier Blacque-Belair [8], qui supervisait les opérations de parrainage de l'époque, ne tarit pas d'éloges à l'égard de son ancien skipper : « Aujourd'hui encore, la relation entre le Crédit Agricole et Philippe Jeantot est très forte [9]. Un nouveau marin qui porterait nos couleurs serait forcément comparé, et pas nécessairement à son avantage [10].» Des glorieuses « années Jeantot », Blacque-Belair se souvient aussi d'un «homme d'affaires qui discutait ligne à ligne chaque contrat [11] ». Bien sûr, les hommes de la banque verte ont « entendu parler des ennuis fiscaux » de leur skipper. Mais c'est tout. En privé, certains cadres opérationnels durant ces années-là admettent quand même, du bout des lèvres, « avoir beaucoup eu à faire à l'administration fiscale à cette époque ».

Fort de ce qu'il considère à tort ou à raison comme des soutiens de poids, Philippe Jeantot néglige complètement les agents du fisc qui sont sur sa trace. Dans les semaines qui précèdent le départ du premier Vendée Globe, en 1989, un journaliste de passage chez lui, à Grosbreuil, s'inquiète de voir des lettres s'accumuler sur la table. « Tu as des PV de stationnement en retard ? demande-t-il. — Non, ce sont les impôts. Ne t'inquiète pas... » Quand, au début des années quatre-vingt-dix, il organise sa vie en famille autour du monde, Jeantot fait preuve de la même légèreté vis-à-vis des

autorités. L'administration fiscale qui cherche à le joindre n'y parvient pas. Les recommandés avec accusé de réception ne trouvent personne à Grosbreuil et sont retournés à l'envoyeur.

En 1998, le fisc déclenche un nouveau contrôle. Cette troisième enquête va être fatale. A cette époque, Philippe Jeantot est encore en mer, avec sa famille, à des milliers de kilomètres des inspecteurs des impôts. Prévenu de leurs demandes par une secrétaire, il les fait renvoyer vers l'expert-comptable qui s'occupe de ses affaires. L'homme de chiffres dispose de différents documents, mais pas des pièces justificatives, stockées dans la maison de Grosbreuil, dont il n'a pas la clé. Conséquence : les fonctionnaires vont conclure que les sommes déclarées par Jeantot et par Sail Com, la société qui organise le Vendée Globe, ne sont pas exactes.

Quelques mois plus tard, de retour en Vendée, le marin présente à l'administration fiscale les pièces réclamées. « Trop tard, lui dit-on, les avis de recouvrement ont été envoyés [12]. » Il reste un recours : le tribunal administratif. En garantie, Jeantot accepte une hypothèque sur sa maison de Grosbreuil. Il ne lui reste plus qu'à attendre. Car les délais de la justice sont longs.

Les services fiscaux, eux, sont moins patients. Quand la ville des Sables-d'Olonne verse, conformément au contrat la liant à la Sail Com, 1 million de francs (environ 150 000 euros) pour le financement de l'édition 2000-2001, le fisc fait bloquer l'argent à titre conservatoire selon Jeantot. La course autour du monde en solitaire sans escale doit prendre son départ dans quelques mois. Le conseil général de Vendée, sans doute alerté des frictions entre Sail Com, Philippe Jeantot et le ministère des Finances, demande quitus de la situation fiscale de l'entreprise avec laquelle elle traite. Une procédure « normale quand on contracte avec des entreprises privées », selon les services du département. Et l'obtient : le 25 mai 2000, les services fiscaux signent deux certificats garantissant que tout est en ordre. Le Vendée Globe peut avoir lieu. L'intérêt supérieur de la Vendée a primé. Visiblement, dans certains cas, le ministère du Budget sait prendre son mal en patience.

Mais pas trop longtemps quand même. Au début de 2001, la société ne dispose pas d'une trésorerie suffisante pour s'acquitter de la TVA. Comme la

loi l'y autorise, Philippe Jeantot propose au receveur des impôts de prendre un nantissement (une sorte de caution) sur sa société et d'utiliser, pour le paiement de la TVA, l'argent payé par la ville des Sables-d'Olonne mais immobilisée par les services fiscaux. Refus de l'administration. « Leur argument, explique maître Claude Arié, l'avocat fiscaliste du navigateur, était que la société ne valait rien [13].» Philippe Jeantot est dans l'impasse. D'autant que le receveur a, on le saura plus tard, beaucoup d'autres griefs.

A quel moment Philippe de Villiers a-t-il vent des ennuis de son ami ? Longtemps le président du conseil général de Vendée n'a pas souhaité s'exprimer sur le sujet. Ce n'est qu'au début de l'été qu'il a accepté de donner sa version de l'histoire. « Les ennuis de Philippe Jeantot sont arrivés à mes oreilles voilà deux ans, par le trésorier-payeur général (T-PG) qui m'a annoncé qu'il était obligé de saisir le chèque [de la ville des Sables-d'Olonne, NDA], et par le préfet Paul Masseron, aujourd'hui en poste à Colmar, qui est de la même promo de l'ENA que moi. Ils me disent : " Il y a un problème, vous n'allez pas pouvoir contracter avec Jeantot, car ses problèmes sont sérieux, il risque d'être mis en examen. " Cela se passe au mois de juin 2001, trois jours avant la remise des prix du dernier Vendée Globe. Le jour de la cérémonie, Jean-François Dejean me dit qu'il vient d'apprendre que Philippe repart sur son bateau à l'étranger dès le lendemain. Quand la tente où se tenait le cocktail se vide, je vais voir le couple Jeantot :

« " Philippe, tu as une seconde ? Il faut que je te voie, c'est grave. Je veux que Corinne entende ce que j'ai à te dire.

« — Non, ne la mêle pas à ça, ce sont mes affaires. «— Philippe, les yeux dans les yeux, au nom de notre amitié, tu déconnes, ça va aller très mal! Je ne pourrai pas tout le temps te protéger !

« — Tu vois ! Ecoute Philippe ! " intervient Corinne:

« Là, j'ai compris que j'avais une alliée. Mais déjà, à l'époque, Jeantot cherche l'âme du complot.

« " Tu ne vois pas que c'est à toi qu'on en veut à travers moi! me dit-il.

« — Je t'en supplie, règle tes problèmes ! Si tu veux, je te prends un rendez-vous avec le T-PG ! Ne pars pas ! " ai-je répondu.

«Mais il part quand même. Et il est impossible à joindre. Pendant ce temps, le T-PG n'arrête pas de me dire : " C'est grave, c'est très grave. " Je

finis par récupérer l'adresse de celui qui est son avocat ou son prête-nom et je transmets le message : le Vendée Globe est en péril ! En réalité, il ne transmettait rien.

« Au début, je pense que ce sont des vétilles, qu'il n'a pas rempli des paperasses. Je le défends, même, j'envoie balader le T-PG. A un moment, ce dernier me dit : " Vous savez, ça se joue sur des sommes importantes. " Quand Philippe revient, je le convoque et je lui dis : " Tant que tu n'as pas réglé tes problèmes, le Vendée Globe est mort. " J'ai sans doute été aveuglé par mon amitié pour lui. Mais je pense que la notion de panache est importante. J'ai aimé Jeantot au sommet, lorsqu'il faisait rayonner notre département, je le soutiendrai dans les abysses. Je le défendrai jusqu'au bout, c'est une règle morale supérieure [14]. »

Mais il arrive un moment où l'indéfectible amitié du vicomte ne suffit plus. Ce moment précis, c'est le 18 décembre 2002. Ce jour-là marque la fin du système Jeantot. Pour comprendre, il faut revenir quelques mois en arrière. A l'automne 2002, les services fiscaux souhaitent élargir leur inspection aux années 1999, 2000 et 2001 et informent donc Philippe Jeantot et sa société de leur nouveau contrôle. Pendant plusieurs mois, les lettres recommandées restent une nouvelle fois sans réponse. Pourtant, Philippe Jeantot a été averti que de tels courriers lui étaient adressés. S'il n'en connaît pas la teneur exacte, il se doute de leur nature. Fidèle à ses habitudes, le navigateur décide cependant que cela peut attendre son retour en France, au début de 2003. Il ne prend même pas la peine d'appeler les fonctionnaires des impôts pour négocier un délai, et expliquer sa situation particulière de bohème sur la mer. Une erreur grave : pour eux, il se met en situation d'« opposition à contrôle fiscal ». Et la loi punit durement ce cas de figure.

Mais c'est encore pour une autre raison que, le 4 novembre 2002, le receveur principal des impôts des Sables-d'Olonne assigne la société Sail Com devant le tribunal de commerce. Objet : la fameuse TVA toujours impayée et les sommes dues suite au contrôle fiscal de 1998 [15]. Les cinq « avis de mise en recouvrement » envoyés entre le 11 décembre 2000 et le 4 juin 2002 sont restés sans réponse. Le fisc sablais demande la liquidation de l'entreprise, mais aussi la « faillite personnelle de M. Philippe Jeantot, gérant statutaire de la société, pour avoir notamment commis l'un des actes

mentionnés à l'article L.624-5 du code de commerce et plus spécialement au cas d'espèce pour avoir tenu une comptabilité manifestement incomplète ou irrégulière au regard des dispositions légales ». Le mercredi 18 décembre 2002, le tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon se réunit pour étudier le dossier. Philippe Jeantot n'est pas là pour s'expliquer. Ni personne le représentant. La convocation se trouve dans l'un des nombreux plis recommandés en souffrance à la poste. Le tribunal ne peut que prononcer la liquidation de Sail Com. Mais pas la faillite personnelle de Philippe Jeantot.

Une liquidation d'entreprise ne se fait pas du jour au lendemain. Un administrateur judiciaire est nommé, charge à lui de faire l'inventaire précis de la société, de vendre les actifs et de payer les créanciers, en l'occurrence le fisc. L'homme à qui revient cette mission s'appelle Marcel Pelletier. Petit, un peu rond, la mèche brune tombant sur des lunettes demi-lunes, l'homme a une réputation d'intégrité et de fort caractère.

Quand il reçoit le dossier, il tombe des nues : l'ensemble des pièces se résume à quelques feuilles ! Il part à la pêche aux documents et le puzzle se reconstruit doucement. Sail Com, la société de Jeantot, ne possède pas grand-chose. A son actif, une maison à Grosbreuil et deux adresses Internet, vendee-globe.net et vendee-globe.org, expirant le 18 avril 2004. Mais pas la marque « Vendée Globe ».

Celle-ci appartient, depuis le 13 mai 2002, à Cingol, une entreprise enregistrée dans la principauté d'Andorre - un paradis fiscal, rappelons-le - représentée par un certain Jean Duran. La date est troublante : en mai 2002, Jeantot sait parfaitement que l'étau est en train de se resserrer autour de lui. Interrogé par les auteurs le 10 juin 2004, le créateur du Vendée Globe persiste et signe : il ne connaît ni Cingol, ni Jean Duran...

Une entourloupe supplémentaire finit d'énerver Pelletier quand il apprend, par l'administration fiscale qui dispose d'une hypothèque sur le bien, que Philippe Jeantot a vendu en son nom propre la propriété de Grosbreuil : dans les bilans 1998 de Sail Com, les plus récents dont il dispose, le liquidateur lit que la société a payé 2 262 613 francs (environ 345 000 euros) pour cette maison. « Comment Jeantot, se demande-t-il, peut-il vouloir encaisser l'argent de la vente [16] ? »

Mais l'administrateur judiciaire n'a toujours pas rencontré le navigateur. Depuis qu'il a récupéré le dossier, il essaie de contacter le gérant de Sail

Com, sans succès. Il a, pour le moins, besoin d'explications. Ses messages passent par tous les circuits possibles, y compris le conseil général de Vendée. En mars 2003, trois mois après la liquidation de sa société, Philippe Jeantot le contacte : « Bonjour, il paraît que vous souhaitez me voir [17] ? » Rendez-vous est pris pour le jeudi 10 avril 2003, à La Roche-sur-Yon. Mais Marcel Pelletier est énervé. Alors il prépare une surprise à son « client ».

L'étude du liquidateur est située dans un bel immeuble bourgeois du XIX^{e} à la façade blanche, à deux pas de la gare. Le marin y arrive à l'heure dite. Une secrétaire le fait entrer dans la petite salle d'attente boisée, puis lui propose de rejoindre le bureau de l'administrateur judiciaire par un petit couloir longeant d'autres espaces de travail. Ce n'est pas Marcel Pelletier qui accueille Philippe Jeantot, mais trois hommes qui brandissent des cartes tricolores : des officiers de police judiciaire de la brigade financière du SRPJ d'Angers, qui informent le gérant de Sail Com qu'il est en garde à vue. Le navigateur ressort aussitôt, accompagné des policiers. Ils montent dans un véhicule et prennent la direction du commissariat des Sables-d'Olonne.

La chute est brutale. Le héros de quatre tours du monde en solitaire est traité comme un délinquant ordinaire ou presque. Longuement interrogé par les limiers de la brigade financière, il passe la nuit dans les locaux de la police. Ce n'est que le vendredi qu'il est déféré devant un juge d'instruction, au tribunal des Sables-d'Olonne. Il en ressort mis en examen pour de multiples infractions fiscales, et placé sous contrôle judiciaire.

Philippe Jeantot est accusé, à titre privé, de ne pas avoir déclaré ses revenus en 1996, 1997 et 1998. Sa dette, hors pénalités, s'élève à 353 600 euros. Comme gérant de Sail Com, il est poursuivi pour des arriérés d'impôts et de TVA. A ce titre, le fisc lui réclame 3,2 millions d'euros, pénalités incluses. Pour couronner le tout, maître Pelletier en a profité pour lui faire porter une nouvelle assignation : cette fois, l'administrateur judiciaire demande l'extension de la liquidation de Sail Com aux biens personnels de son gérant. Objectif : récupérer et vendre le patrimoine de Jeantot pour régler les dettes de sa société. Le marin est abasourdi. Mais il commence à comprendre son erreur : « Mon avocat me dit à ce moment-là

qu'ils ont pris mon silence pour de l'arrogance, dit-il. Je paie le prix de ma désinvolture [18]. » C'est le moins que l'on puisse dire.

Les sommes semblent énormes, et méritent d'être expliquées. En cas d'opposition à contrôle fiscal, ce qui a été considéré pour Philippe Jeantot, les services des impôts font leurs propres estimations des bénéfices de l'entreprise ou du particulier contrôlé. Généralement, l'administration soupçonnant une fraude, elle refait ses calculs d'une manière défavorable pour le contrôlé. Et pratique ensuite une imposition d'office à partir du nouveau bénéfice obtenu, sans que le contribuable ait la possibilité de répondre. Des pénalités sont alors ajoutées à ces sommes dues, déjà largement majorées. Les chiffres s'envolent donc très vite. Et l'on comprend pourquoi Sail Com, société réalisant un chiffre d'affaires cumulé sur six ans de 5 millions d'euros, peut finalement se retrouver avec une ardoise de 3,2 millions d'euros.

A peine remis de sa garde à vue, le navigateur est reçu, accompagné de son conseil Claude Arié, par le liquidateur et son avocat et porte-parole Guy Blanchard. Et ça commence mal. Selon ce dernier, Jeantot s'indigne du traitement qui lui est réservé : « La France m'est redevable, j'ai fait jouer *La Marseillaise* à New York, moi ! J'ai la Légion d'honneur[19] ! » Mais les hommes de loi ne sont pas là pour parler honneur. Ce qui les intéresse est beaucoup plus terre à terre. Ils reviennent donc sur les comptes de Sail Com, et attendent les réponses du gérant.

A propos de la maison de Grosbreuil, le navigateur est sûr de son bon droit : il a contracté, avec Sail Com, un « bail à construction ». Cette procédure, peu usitée, permet de louer un terrain en s'engageant, en contrepartie, à y édifier une construction. Au terme du bail, le bien revient entièrement au loueur. Seul problème : un tel acte doit être enregistré. Et celui liant Philippe Jeantot et sa propre société sur la propriété de Grosbreuil ne l'a pas été. De plus, ce document, daté du 11 juillet 1989, dispose de différentes clauses discutables [20] mais, surtout, il date rétroactivement le bail au 1er janvier 1984. Une date à laquelle Philippe Jeantot ne disposait pas encore du terrain dans son intégralité! Conséquence directe : la maison de Grosbreuil appartient à Sail Com. Et le liquidateur se demande alors pourquoi l'entreprise a dépensé autant d'argent pour une

maison utilisée exclusivement par la famille Jeantot. Là, le marin nie l'évidence. Argumente que c'était un centre technique. « Il nous explique que la piscine est un bassin d'essai pour les prototypes, raconte Guy Blanchard. J'ai passé l'âge qu'on me prenne pour un con! Quand le fisc a fait l'inventaire de la propriété, ils ont compté un bureau de 20 m^2 sur 290 m^2 de maison. » A la fin de l'entretien, Marcel Pelletier, le liquidateur, résume la situation : « Ce que vous avez fait dans le Vendée Globe, il faut être fou pour le faire, assure-t-il. Mais quand on est fou, à terre, on a Pelletier [21]... »

L'incroyable nouvelle de la garde à vue et de la mise en examen de Philippe Jeantot, qui, en Vendée, est un homme important, ne filtre pas immédiatement. Philippe de Villiers, qui attend la visite d'Hervé Gaymard, ministre de l'Agriculture, en déplacement en Vendée ce jour-là, l'apprend dans son bureau par le coup de fil d'un chef d'entreprise ami. « Je me suis dit, voilà le bout du chemin, se souvient Villiers. Il n'a pas voulu comprendre. Deux principes ont alors guidé mon action : d'abord, ne pas abandonner Philippe Jeantot, ensuite, sauver le Vendée Globe, le bien supérieur de la Vendée [22]. » Selon le président du conseil général, c'est à ce moment-là qu'il comprend la liquidation et la future vente de l'épreuve.

Le jour même, plusieurs journalistes locaux ont été mis au courant, entre autres sources, par un policier des Renseignements généraux. Mais l'info est tellement énorme qu'ils cherchent à la vérifier, sans y parvenir, et préfèrent ne pas balancer le scoop qu'ils détiennent. C'est finalement Rodolphe Landais, journaliste à France Bleu Loire Océan et correspondant du *Parisien,* qui annonce l'information lors du journal de 18 heures, le 1er mai.

Dès le 3 mai, Philippe de Villiers monte au créneau. Dans une interview à *Ouest-France,* il martèle son credo : «Une chose est sûre, le Vendée Globe est devenu une institution que le conseil général de la Vendée ne laissera pas disparaître, c'est impensable. Si la course du Vendée Globe était à vendre un jour, à l'occasion de la liquidation de la société Sail Com, le département se porterait acquéreur. (...) Pour l'instant, la course n'est pas menacée. Le Vendée Globe partira des Sables-d'Olonne, comme prévu, en novembre 2004 [23]. » L'opération « Il faut sauver le soldat Vendée Globe » est lancée. Celle concernant le soldat Jeantot, aussi, mais plus discrètement.

Au cours de cette période agitée, le futur ex-organisateur se rend dans le bureau du patron du département. La scène, décrite par Villiers, est poignante :

« Il est émacié, blême, gris. C'est une conversation incroyablement dramatique.

« " Tu vas m'enfoncer? me dit-il.

« — Non, je vais t'aider. "

« Jeantot craque.

« " Ma fille est allée à la fête à Challans, elle n'a pas voulu aller chercher son prix parce qu'elle s'appelle Jeantot! Les gens lui disent que je suis un voleur! Mes enfants ne me regardent plus, je n'ai plus de raison de vivre... "

« A la fin de l'entretien, je l'ai pris dans mes bras.

« "Je vais t'aider, lui dis-je.

— Tu es mon dernier ami[24]. " »

Selon Philippe de Villiers, cette ligne de conduite l'amène à intervenir auprès d'Alain Lambert, à l'époque ministre du Budget, dont dépend l'administration fiscale. Comme la loi l'y autorise, Lambert accepte, à la demande de l'ancien secrétaire d'Etat, qui soupçonne un acharnement fiscal, de réexaminer le dossier de Jeantot. Mais, nous le verrons, le remède va se révéler plus terrible que le mal.

Pendant ce temps, la justice suit son cours. Et même en accéléré. Le 9 mai 2003, un mois tout juste après sa mise en examen, Philippe Jeantot se retrouve devant le tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon. Son avocat n'a pas eu assez de temps pour réunir toutes les pièces du dossier et demande, comme cela arrive souvent, un renvoi dans l'intérêt de son client. Refus du tribunal, qui décide d'étendre, à la demande de maître Pelletier, la liquidation judiciaire de Sail Com aux biens personnels de son gérant. La machine judiciaire est en marche, à une vitesse qui surprend l'avocat du marin : « Je n'ai jamais compris pourquoi c'est allé si vite, dit maître Arié. A aucun moment, il n'a été possible de se voir accorder de report, d'ordinaire aisé à obtenir. C'était un rouleau compresseur[25]. » Evidemment, Philippe Jeantot fait appel de la décision du tribunal du commerce.

Quatre mois plus tard, le 18 septembre, Jeantot est à nouveau face aux juges, ceux du tribunal correctionnel des Sables-d'Olonne. Cette fois, il comparaît à titre personnel pour avoir omis de déclarer ses revenus entre 1996 et 1998. Le prestigieux marin fait profil bas même si, au début, il se laisse emporter : « Vous vous rendez compte, pérore-t-il à l'audience, j'ai fait la Une du *New York Times*! Moi qui ai tant apporté à la France[26]! » La réponse du procureur est cinglante : « Il n'y a aucun plaisir à poursuivre quelqu'un comme M. Jeantot. Mais il n'y pas d'exception fiscale pour service rendu à la nation [27] ! »

Les débats entrent dans le détail des revenus et du patrimoine du marin. Et le double vainqueur du Boc n'est pas à son aise : « En matière de comptabilité, je ne suis sans doute pas aussi doué que sur un bateau [28] », admet-il. Au final, des chiffres impressionnants : les revenus de Philippe Jeantot sont estimés à 1,98 million de francs (environ 300 000 euros) pour 1996, 978 000 francs pour 1997 (environ 150 000 euros) et 412 000 francs pour 1998 (environ 63 000 euros).

Mais le marin se défend. Et assure que son patrimoine actuel ne pèse pas lourd. Le skipper essaie aussi d'expliquer sa façon de vivre : « Je ne revenais en métropole que pour l'organisation du Vendée Globe. J'avais juste besoin d'être présent deux mois avant le départ. Désolé, mais je ne passe pas trois ans de ma vie dans un bureau à attendre le prochain Vendée Globe[29] ! » Il dispose aussi, selon lui, d'une raison valable pour ne pas avoir déclaré ses revenus : « A l'époque, je résidais dans l'île de Saint-Barthélémy [30]. »

Saint-Barth, la « perle des Antilles ». Une petite île, cédée par la Suède à la France par le traité du 10 août 1877. Un accord qui prévoit que les avantages accordés aux habitants de Saint-Barthélemy, port franc, sans taxes ni impôts, seront prolongés sous administration française. Alors les résidents de l'île vont conserver cette habitude de ne pas payer d'impôts. Certes, un arrêt du Conseil d'Etat de 1985 considère que les privilèges fiscaux de Saint-Barth n'ont pas de caractère permanent et irrévocable. Mais, lors de la campagne des élections législatives de 1986, Jacques Chirac s'engage à maintenir le statu quo. Des instructions sont données la

même année aux services fiscaux de ne pas poursuivre les contribuables récalcitrants. Dix ans plus tard, l'exonération de Saint-Barth de l'impôt sur le revenu et de l'impôt sur les sociétés est adoptée par l'Assemblée nationale. Mais le Sénat tarde à se prononcer et la dissolution de l'Assemblée, en 1997, entraîne un changement de majorité. Depuis, rien...

Philippe Jeantot n'a donc pas totalement tort quand il invoque l'argument de Saint-Barthélemy. Là-bas, personne ne paie son impôt sur le revenu, et l'Etat ferme les yeux. Mais le jugement a lieu aux Sables-d'Olonne, et c'est l'avis du Conseil d'Etat qui prévaut. Surtout, le marin n'apporte pas la preuve de sa résidence dans l'île. Son silence aux courriers de l'administration n'arrange pas les choses : « J'ai reçu les avis de notifications, mais je suis en mer, je ne suis pas à Grosbreuil pour donner les livres de comptes [31] », tente de se justifier Jeantot. Une désinvolture qui énerve le juge : « Vous devez bien avoir un comptable? demande le juge. Alors changez-le, il n'est pas bon[32] ! » Le procureur requiert huit à dix mois de prison avec sursis et 10 à 12 000 euros d'amende. Pour lui, cette affaire a «un petit côté désagréable d'organisation d'insolvabilité [33] ». Les juges se donnent deux mois pour délibérer.

La seule « bonne » nouvelle de la période, en faveur de Jeantot, c'est que la somme réclamée par le fisc a été largement revue à la baisse. Elle aurait même pu diminuer de 900 000 euros supplémentaires s'il avait accepté d'effectuer une demande de recours gracieux. Mais le marin s'y refuse : s'il approuve cette proposition, il abandonne de fait sa procédure contre le fisc devant le tribunal administratif où il conteste ses redressements fiscaux initiaux. En clair, il souhaite que la justice lui donne raison. « Il n'accepte pas que le fisc parle d'opposition à contrôle, car il n'a jamais eu l'intention de se dérober : il n'était juste pas là, commente son avocat, maître Arié. De fait, il est difficile de dire en 1998, alors que le Vendée Globe approche, que Philippe Jeantot fuit la justice. Tout le monde sait qu'il sera là pour la course! Mais son péché est dans son mode de vie. Il n'a peut-être pas compris que, lorsque l'on crée une société en France, on accepte les contraintes qui vont avec [34]. » Le total des dettes vis-à-vis du fisc frôle quand même les 2 millions d'euros avec un seul créancier : l'Etat. Mais où trouver l'argent? Sail Com, on l'a vu, est une coquille presque vide. Et, à

titre personnel, son ex-gérant n'a, dit-il, plus un sou. Enfin, la marque « Vendée Globe » appartient à la mystérieuse société andoranne Cingol.

A l'automne 2003, les affaires judiciaires sont loin d'être finies pour l'ancienne gloire de la voile. Le 28 octobre, la cour d'appel de Poitiers confirme l'extension de la liquidation de Sail Com aux biens personnels de Philippe Jeantot. Pour tout le monde, le Vendée Globe est officiellement à vendre. Mais c'est là encore un peu plus compliqué. Le jour même, Philippe de Villiers déclare, depuis Paris, que son département va se porter candidat au rachat de la course via une Société Anonyme d'Economie Mixte (SAEM) « alliant collectivités locales et un pool d'entreprises vendéennes ». Depuis l'interview du 3 mai, où il évoquait cette hypothèse dans les colonnes de *Ouest-France,* les juristes du conseil général n'ont pas chômé.

Trois jours plus tard, le 31 octobre, une liste de candidats à la reprise est révélée dans *Le Parisien* et sur France Bleu Loire Océan par Rodolphe Landais, le même journaliste qui a livré le scoop de la mise en examen de Philippe Jeantot. Parmi ceux qui confirment l'information le lendemain dans la presse : Washington Group, la société propriétaire, à l'époque, de la Route du Rhum, Lebeau-Moreau, un laboratoire d'Olonne-sur-Mer, Jean-François Durand, un navigateur vendéen, et Vincent Borde, membre de l'organisation du premier Vendée Globe, patron d'une société de communication en charge, entre autres, des relations publiques des voiliers *Sill* et *Groupama.* Beaucoup indiquent que les courriers qu'ils avaient envoyés au liquidateur n'ont pas reçu de réponse. Vincent Borde recevra le dossier après la date limite. Pour lui comme pour d'autres, il est clair que tout a été fait pour que des candidatures extérieures à la Vendée ne puissent accéder au dossier.

Le même jour, au Havre, à l'occasion de la Transat Jacques Vabre, l'AIACC [35], l'association des armateurs, ainsi que l'IMOCA, son pendant pour les coureurs, affirment leur volonté de voir le Vendée Globe « conserver son éthique sportive et humaine originelle ». Les négociations avec les Vendéens ont déjà commencé. Le 6 novembre, c'est même au tour de la Fédération française de voile de se ranger derrière la bannière vendéenne.

Le 17 novembre, le conseil général vote la création d'une SAEM au capital de 2,5 millions d'euros. L'actionnaire majoritaire est le département

(54 %), qui verse 1,35 million d'euros, accompagné de la ville des Sables-d'Olonne (20 %), qui amène 500 000 euros, de la région des Pays-de-la-Loire (8 %), qui apporte 200 000 euros, et de 28 entreprises vendéennes (18 % du capital) qui ont fait des chèques de 15 000 à 30 000 euros [36]. Selon Philippe de Villiers, « le tour des principales entreprises de Vendée a été fait en une heure et demie! Elles acceptent toutes, sans aucune contrepartie [37] ». Mieux, certaines sociétés du département seraient vexées de ne pas avoir été contactées pour participer au sauvetage de ce que Villiers considère comme un « bien public vendéen ». L'argent du contribuable représente d'ailleurs 82 % de la somme totale. A ceux qui s'étonnent de la chose, Gérard Faugeron, conseiller général des Sables-d'Olonne, rétorque : « Le rachat sera moins coûteux que la faute de le laisser partir ailleurs [38]. »

Trois semaines plus tard, le 26 novembre, Jacques Guilbaud, président de l'IMOCA, précise par fax au liquidateur, chargé de transmettre aux candidats au rachat les conditions de la vente, « les conditions minimales que d'éventuels repreneurs devront accepter s'ils veulent obtenir la participation de nos skippers ». Suit une liste de revendications précises : remplacement des droits d'inscription par une caution remboursée après le départ, matériel de communication fourni principalement par l'organisation, droits d'image à partager, primes de course augmentées, participation active aux choix de la structure de direction de course et aux décisions techniques essentielles... Le fax de l'IMOCA se conclut sans ambiguïté : « Dans ces conditions il nous semble, à l'évidence, que la Vendée, la ville des Sables et les pays de la Loire qui adhèrent aux conditions ci-dessus énoncées, et qui ont la maîtrise de toutes les infrastructures, ont seules vocation à reprendre la propriété et la gestion du Vendée-Globe. » Autrement dit, les coureurs ont choisi leur camp, celui de Philippe de Villiers, qui a accepté toutes leurs exigences.

Entre-temps, le 20 novembre 2003, le tribunal correctionnel des Sables-d'Olonne a rendu un verdict sévère à propos des ennuis personnels de Philippe Jeantot avec le fisc. Deux ans de prison avec sursis et 15 000 euros d'amende : les juges sont allés au-delà du réquisitoire. Philippe Jeantot fait appel, une nouvelle fois. Quinze jours plus tard, il sort de son silence et publie un long texte pro domo sur le site Internet du Vendée Globe ainsi que

dans certains titres de la presse locale. L'argumentaire, il est vrai, est étoffé. Le navigateur y expose sa vision du dossier, en détail, avant de conclure : « Et si l'administration a décidé de me faire payer le prix fort mon choix de vivre davantage en mer qu'à terre, en me conduisant à la ruine, au déshonneur et à l'humiliation en me prenant la course que j'ai mis quinze ans à construire, qu'au moins personne ne se trompe sur la vérité. »

Depuis l'annonce de l'extension de la liquidation judiciaire de Sail Com aux biens propres de Philippe Jeantot, tout le monde attend que la justice convoque et auditionne les candidats à la reprise. Mais novembre puis décembre passent sans que maître Pelletier publie d'annonce officielle. L'administrateur, lui, boucle son dossier : or Sail Com est vide et Jeantot est, selon ses dires, ruiné. La précieuse marque « Vendée Globe », quant à elle, est à l'abri depuis 2002 en Andorre. En négociant avec le représentant de Jeantot, son avocat pénaliste, Hervé Cabeli, le conseil du liquidateur, maître Blanchard, met cartes sur table. Si on ne lui apporte pas la course sur un plateau, afin d'être vendue au plus offrant, il s'intéressera de près à Cingol. Un coup de bluff : une procédure contre une société étrangère prend des années, sans garantie de succès, surtout dans un paradis fiscal. L'avocat de Jeantot le sait bien. Pourtant, la négociation se poursuit. Et un accord est trouvé : une commission, calculée en fonction du prix de vente au tribunal, rémunérera l'entreprise andorrane contre la cession de la marque. La transaction est homologuée par le tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon le 21 janvier 2004. Cette fois, le Vendée Globe est à vendre pour de bon.

L'annonce légale est publiée au greffe du tribunal de commerce, quelques jours plus tard, le 2 février, et dans la presse. Le 20 février, le tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon auditionne les candidats à la reprise du Vendée Globe. Ils ne sont plus que trois en course. LLM Capital, société de conseil financier basée à Paris, a annulé son offre par fax cinq minutes avant l'audition. Cette entreprise, représentant sans doute une tierce personne restée anonyme, semblait proposer jusqu'à 3 millions d'euros pour devenir propriétaires de la course. Pourtant, leur retrait de dernière minute ne surprend pas tout le monde. Philippe de Villiers ne cache pas avoir tout fait pour décourager d'éventuels concurrents de l'offre de la SAEM. «

Certains acheteurs virtuels nous ont appelés. Ils savaient qu'ils avaient besoin de notre accord implicite pour obtenir un certain nombre d'autorisations. Le conseil général leur répondait : " Allez donc faire votre course à Barcelone! " Elles n'insistaient pas longtemps. Alors, c'est vrai que j'ai monté la garde devant le Vendée Globe : c'est un bien public qui porte le nom de la Vendée. Pas très fair-play comme comportement? Mais au moins trois grandes entreprises voulaient acheter la course pour en acquérir les droits et la dépecer! C'est pas parce qu'on est fair-play qu'il faut être couillon[39] ! »

Le lobbying est efficace. Car, face à la SAEM créée par le conseil général, il n'y a plus personne. La société Fan Avenue propose 1 euro, et précise à l'audience que son intention est surtout de devenir un partenaire sous-traitant de l'événement. Trois chômeurs indiquent quant à eux que leur offre de 13 000 euros est purement symbolique, destinée à mettre en évidence leur situation personnelle. Reste les 2 millions d'euros proposés par la SAEM Vendée. Pour fixer le prix, l'organisme a consulté deux sociétés de conseil, dont le cabinet KPMG. Selon Philippe de Villiers, les deux études ont abouti à une valorisation identique de la course : 2 millions d'euros.

De son côté, Philippe Jeantot n'est pas resté inactif. Plusieurs témoignages concordent pour montrer qu'il était en contact avec des investisseurs susceptibles de racheter la course à ses côtés et de lui en confier la direction. « Philippe ne jouait plus le jeu de la Vendée [40] », commente sobrement Villiers. L'ex-organisateur confirme, du bout des lèvres.

Le lundi 23 février, après une délibération de pure forme, le tribunal attribue la marque « Vendée Globe » à la société d'économie mixte vendéenne. Dans la salle, une seule personne est furieuse : Philippe Jeantot. « C'est une mascarade, une trahison, s'exclame-t-il, annonçant son intention de déposer un recours devant le tribunal de commerce. Ce n'est pas normal que le deuxième événement nautique au monde n'ait reçu que quatre offres. Une campagne a été menée pour décourager — et le mot est faible - les candidats repreneurs. Dans cette affaire, mes intérêts sont lésés [41]. » Quant au liquidateur, il n'a pas son compte pour solder les dettes du gérant de Sail Com. Conformément à l'accord signé avec Cingol, le montant de la

transaction avec la société andorrane s'élève à 500 000 euros, soit 25 % du prix de vente. Il lui manque donc environ 500 000 euros pour combler les 2 millions d'euros que l'entreprise de Grosbreuil doit au fisc.

Après l'annonce de la reprise par la SAEM, Jean-François Dejean s'approche de Philippe Jeantot, assis au fond du tribunal, et lui dit, à voix basse : « Crois ce que je te dis, mais tu t'en sortiras par le haut [42]. » Le marin ne comprend pas bien ce que lui dit le directeur général des services du conseil général de Vendée. Il ne sait pas que, avant l'audience, en comité restreint, le président du conseil général a été plus précis : « Pour Jeantot, j'ai eu Lambert au téléphone. Cela va s'arranger », a-t-il assuré, selon l'un des participants à la réunion.

A quoi pense l'ancien secrétaire d'Etat? Probablement à son intervention auprès du ministre du Budget pour que la situation du navigateur soit réexaminée. Il ne se doute pas alors qu'en revenant sur le dossier l'administration fiscale va trouver d'autres points litigieux. Trois mois après le verdict du tribunal de commerce, le mardi 25 mai 2004, à 17 heures, Philippe Jeantot est à nouveau placé en garde à vue. Cette fois, les enquêteurs du SRPJ d'Angers l'interrogent sur des chèques émis par la société Vivendi Net, propriétaire de la marque Vizzavi et sponsor de l'édition 2000-2001 du Vendée Globe. D'après le contrat signé avec la filiale de Vivendi, le règlement s'est fait en quatre chèques de 2 millions de francs (environ 300 000 euros) à l'ordre de Sail Com. Or si la somme totale est bien sortie des caisses de Vivendi Net, un seul des paiements a été enregistré dans la comptabilité de Sail Com. Où sont, alors, passés les 900 000 euros restants ? « Les chèques ont été envoyés à une société anglaise qui payait une bonne partie des charges de l'organisation, comme la communication, explique Philippe Jeantot. Je devais faire un avenant au contrat pour indiquer cela, et j'ai oublié de le faire. Je sais, j'ai fait des conneries en matière d'administration fiscale. J'ai été léger [43]. » La justice, elle, le soupçonne de diverses infractions économiques, dont l'abus de biens sociaux. « Philippe Jeantot a fait beaucoup de petites erreurs, admet son avocat, Claude Arié, qui, bout à bout, font une grande catastrophe. Mais il n'a jamais eu la volonté de frauder [44]. » Un avis partagé par Hervé Cabeli,

son autre défenseur pour les affaires pénales : « C'est une série de malentendus et de légèretés qui mènent à une catastrophe disproportionnée avec les fautes commises [45]. » Placé sous contrôle judiciaire, le marin est bloqué à terre pour un moment. Après une nouvelle audience avec le juge des libertés, à la fin de juin, sa caution a été ramenée de 300 000 à 45 000 euros, payables en trois versements à compter du 15 octobre 2004.

L'ancien plongeur est désormais un habitué des prétoires : le 27 mai, la cour d'appel de Poitiers a confirmé la condamnation de Philippe Jeantot par le tribunal correctionnel des Sables-d'Olonne à deux ans de prison avec sursis et 15 000 euros d'amende dans sa toute première affaire de fraude fiscale. Les juges prononcent aussi la contrainte par corps : si l'ex-organisateur ne règle pas son ardoise, il encourt quatre mois de prison.

La procédure de Philippe Jeantot devant le tribunal administratif de Nantes contestant le contrôle fiscal initial est toujours en cours. S'il gagne, dans plusieurs années, sa dette fiscale devrait être revue fortement à la baisse, les pénalités supprimées. Il pourrait alors récupérer une partie des sommes versées au liquidateur pour le rachat de Sail Com. Mais il ne sera pas l'organisateur du Vendée Globe 2004-2005. Ni, sans doute, des suivants.

En attendant, Philippe Jeantot connaît une année 2004 décidément difficile : le 25 juillet, il a été victime d'un grave accident de parapente dans la région de Luchon, non loin de la principauté d'Andorre. Polytraumatisé, le créateur du Vendée Globe a entamé en août une rééducation de six mois à Saint-Jean-de-Monts, en Vendée. « Je suis gravement touché, confiait-il dans une interview, le 13 août. Mais je crois que j'ai eu de la chance. J'ai frôlé la mort [46]. »

1 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

2 Frère de Denis Horeau.

3 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

4 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

5 *Ibid.*

6 *Ibid.*

7 Entretien avec les auteurs, le 25/08/2004.

8 Aujourd'hui responsable du département marque et communication clientèle de Crédit Agricole SA.

9 Si forte que Philippe Jeantot s'est présenté à l'un de ses procès affublé d'un polo aux couleurs du Crédit Agricole.

10 Entretien avec les auteurs, le 28/04/2004.

11 *Ibid.*

12 Entretien de Philippe Jeantot avec les auteurs, le 10/06/2004.

13 Entretien avec les auteurs, le 12/07/2004.

14 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

15 Au total, selon maître Blanchard, l'avocat du liquidateur, le fisc réclame 246 470,64 euros de TVA impayée, pénalités incluses, et 616 725,93 euros au titre de l'impôt sur les sociétés, plus les pénalités!

16 Entretien avec les auteurs, le 13/05/2004.

17 Entretien avec Philippe Jeantot le 10/06/2004.

18 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

19 Entretien des auteurs avec Guy Blanchard, le 13/05/2004.

20 Selon maître Blanchard, le bail est inférieur à la durée minimale définie par la loi; une clause de tacite reconduction, illégale, a été prévue; le permis de construire et le certificat de conformité ont été accordés à Philippe Jeantot, et non à Sail Com.

21 Entretien avec les auteurs, 13/05/2004.

22 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

23 *Ouest-France*, 3/05/2003.

24 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

25 Entretien avec les auteurs, le 13/06/2004.

26 D'après les notes de journalistes présents à l'audience.

27 *Ibid.*

28 *Ibid.*

29 *Ibid.*

30 *Ibid.*

31 D'après les notes de journalistes présents à l'audience.

32 *Ibid.*

33 *Ibid.*

34 Entretien avec les auteurs, le 12/07/2004.

35 Association Internationale des Armateurs et Commanditaires de Compétition.

36 Dont Bénéteau, Sodebo, PRB, VMI, VM Matériaux, Fleury Michon, le Crédit Agricole Atlantique Vendée...

37 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

38 *Ouest-France*, 18/11/2003.

39 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

40 *Ibid.*

41 *Le Monde*, 25/02/2004.

42 Entretien avec Philippe Jeantot, le 10/06/2004, recoupé par les témoignages de personnes présentes à l'audience.

43 Entretien avec les auteurs, le 10/06/2004.

44 Entretien avec les auteurs, le 12/07/2004.

45 Entretien avec les auteurs, le 27/08/2004.

46 *Ouest-France*, 13/08/2004.

Chapitre 14

« THE SHOW MUST GO ON »

Une fois n'est pas coutume, c'est au cœur du bois de Boulogne que s'est donné rendez-vous, ce mardi 30 mars 2004, la communauté de la course au large. Et il y a foule : l'aile Empire du salon d'honneur du Pré Catelan, très chic restaurant de l'ouest parisien, accueille difficilement tous ceux qui ont répondu à l'invitation de la SAEM Vendée. Plus de cent vingt journalistes sont là. On note aussi la présence de nombreux coureurs, sponsors, attachés de presse, élus locaux, organisateurs, prestataires de services : une bonne partie du petit monde de la voile française se presse sous les lustres et les hauts plafonds de cet ancien casino qui n'a jamais accueilli de joueurs.

Enfin! Après des mois d'attente et d'atermoiements, le Vendée Globe reprend le fil de son histoire tumultueuse : le spectacle peut continuer. Costume gris anthracite, cravate bleu ciel, le maître de cérémonie jubile. Deux jours après une défaite historique de la droite aux élections régionales et cantonales, tandis que le Premier ministre Jean-Pierre Raffarin réfléchit à sa nouvelle équipe gouvernementale, Philippe de Villiers savoure l'instant : lui a été réélu haut la main, comme d'habitude, président du conseil général de Vendée [1], et il s'apprête à présenter en grande pompe ce qui est désormais *sa* course.

Sur une estrade, devant les rangées de chaises, une longue table recouverte d'une nappe blanche a été dressée. A gauche s'est assis Luc Talbourdet, président fraîchement élu de l'IMOCA. Sur sa droite, Roland Jourdain, vice-président et porte-parole des coureurs, habillé d'une chemise aux couleurs de son sponsor. Au centre trône l'hôte de la cérémonie, Philippe de Villiers. Juste à côté de lui, Jean-Pierre Champion, président de la FFV, et Louis Guédon, maire des Sables-d'Olonne. Enfin, dernier membre de cette brochette d'officiels, en bout de table, à droite, un certain... Denis Horeau.

Il est 15 heures passées. Puissamment éclairé par les projecteurs des nombreuses télévisions qui filment la scène, Villiers s'approche du micro.

Le silence se fait. « Je vais vous donner la composition du gouvernement », lâche-t-il dans son style habituel, mélange de voix nasillarde et d'humour grinçant. La salle éclate de rire. « Premier ministre et ministre de la Mer : Denis Horeau; ministre des Sports : Roland Jourdain... » Nouveaux éclats de rire. En habile professionnel de la politique, le vicomte s'est mis en deux phrases l'assistance dans la poche. Trêve de plaisanterie, Villiers se fait soudain plus solennel : « Le 23 février, la SAEM Vendée se portait acquéreur du Vendée Globe... » Puis il s'interrompt. Et, après un court silence, enchaîne : « Je voudrais tout de suite dire un mot sur Philippe Jeantot. Un mot d'hommage et d'explication. Personne n'oublie, ni les coureurs, ni les organisateurs, ni le nouveau propriétaire, qu'il est le créateur du Vendée Globe. S'il n'avait pas eu cette idée, nous ne serions pas là. Je voudrais dire et redire que personne, en Vendée, n'oublie Philippe Jeantot. »

L'ombre de l'ancien scaphandrier plane encore sur l'épreuve. Mais son époque est bel et bien révolue. Symbole éclatant de la chute de la maison Jeantot et cinglante ironie de l'Histoire : Denis Horeau est le nouveau directeur de course du Vendée Globe. Quinze ans après ses débuts dans le métier, l'ancien équipier de *Crédit Agricole II*, premier directeur de l'épreuve et viré par Jeantot, celui-là même qui s'était vu opposer une fin de non-recevoir par Villiers lorsqu'il avait proposé ses services à la fin de la première édition, succède au créateur de la course. Horeau, chef d'orchestre de la Solitaire du *Figaro* depuis 1995, avait peu de concurrents sérieux. Si ce n'est Jeantot lui-même, que Villiers pensa longtemps pouvoir recruter une fois le Vendée Globe racheté ! Rigoureux, expérimenté, soutenu par la FFV et les coureurs, le nom d'Horeau circulait depuis longtemps sur les pontons. Le reste de la structure est sans surprise : Jean-Yves Chauve, médecin de la course, et Sylvie Viant, présidente du comité de course, sont reconduits dans leurs fonctions. Ces deux-là vont participer à leur cinquième édition consécutive du tour du monde en solitaire, sans escale et sans assistance. Les présidents du jury et du comité de jauge, Bernard Bonneau et Jean-Louis Conti, quant à eux, sont des cadres de la FFV, habitués des grandes épreuves internationales.

Sous la houlette du patron de la Vendée, l'épreuve, jusqu'ici organisée un peu artisanalement par Jeantot, s'étoffe sérieusement. Villiers annonce ainsi un budget qui passe de 3,5 à 4,5 millions d'euros et des primes de course

qui augmentent de 45 %. « Avec 475 000 euros [2] de prix, le Vendée Globe est l'une des courses les plus dotées au monde », se rengorge le président de la société d'économie mixte. Aucune exclusivité médiatique ne sera accordée; la SAEM « soutiendra financièrement l'IMOCA sur les questions d'assurance invalidité-décès »; les droits d'inscription seront remboursés après le départ. Bref, les nouveaux maîtres du Globe ont accepté toutes les demandes, ou presque, de l'association des coureurs. Qui, en échange, leur a accordé, dès le début, son soutien.

Au premier rang de l'assistance, habillé d'un élégant blouson en daim, Joseph Bougro, le patron de Sodebo, chuchote à l'oreille de sa fille, Patricia Brochard, quand Philippe de Villiers invite cette dernière à s'asseoir avec eux sur l'estrade. Le président du conseil général annonce que l'entreprise agroalimentaire, qui parraine Thomas Coville depuis 1999, devient partenaire financier du Vendée Globe 2004-2005. « Joseph m'a dit : " Surtout, ne donne pas le chiffre! " » révèle en rigolant Villiers, pendant que Patricia Brochard s'installe à côté de Denis Horeau. La cadette des Bougro ne dévoile pas sur le moment le montant de l'investissement annoncé officiellement le 6 septembre : pour 2 millions d'euros, Sodebo est le sponsor principal de la course, sans pour autant y accoler sa marque. « Nous n'avons pas mis notre nom pour respecter l'épreuve [3] », précise, plus tard, Patricia Brochard.

Les Bougro et Villiers ont signé l'accord quelques minutes avant d'entrer dans la salle. La négociation a duré jusqu'au bout, y compris dans le train qui amenait la délégation vendéenne jusqu'à la capitale. « Joseph a allumé un contre-feu, parce que Fleury Michon était intéressé, confesse un connaisseur du dossier. Chez Fleury Michon, on ne confirme qu'à moitié : « Il est évident qu'on ne pouvait pas s'en désintéresser, explique Stéphane Petit, directeur de la communication. Nous avons eu une réflexion mais elle n'a pas abouti [4]. » Les relations des deux entreprises vendéennes avec Philippe de Villiers sont bien différentes. « Je suis très copain avec les Bougro et je ne me suis jamais entendu avec Gonnord, admet Villiers, cela a peut-être joué. Mais, surtout, Sodebo proposait la plus grosse somme sans donner son nom à la course [5]. » Quand Yves Gonnord, président du conseil de surveillance de Fleury Michon, est un « esprit libre » qui s'est

publiquement opposé au vicomte notamment lors du référendum de Maastricht, en 1992, Sodebo est considérée en Vendée comme une entreprise proche de Villiers. Les relations entre les Bougro et le président du conseil général de Vendée sont si bonnes que Sodebo fait partie des rares entreprises à avoir versé son écot - 15 000 francs (environ 2 250 euros), une somme très raisonnable — pour soutenir la campagne électorale de Philippe de Villiers lors des élections législatives de 1993 [6]. A cette époque, les personnes morales pouvaient légalement financer les hommes politiques. Villiers en avait-il d'ailleurs vraiment besoin? Le jeune député a été reconduit avec 65,99 % des voix dès le premier tour...

Evidemment, plus de 10 ans après, chez Sodebo, on est plutôt agacé de se voir rappeler un compagnonnage vécu aujourd'hui, sinon comme sulfureux, du moins comme encombrant pour une entreprise qui vend des produits de grande consommation. Visiblement, l'image du vicomte au plan national n'est pas bonne pour les sandwiches et les pizzas vendéens : « Notre entreprise ne fait pas de politique!, martèle Patricia Brochard. Nous ne brandissons aucun étendard, nous ne mettons en avant aucune opinion politique ou religieuse : cela fait partie de l'éthique de Sodebo, nous avons d'abord un outil et une usine à faire tourner. Nous avons déjà été sollicités pour aider des hommes politiques, mais nous avons toujours refusé. S'il y a eu un soutien, c'est à titre personnel, pas au titre de l'entreprise[7] : M. et Mme Bougro font ce qu'ils veulent! D'autre part, il n'y a pas eu de surenchère pour sponsoriser le Vendée Globe : c'est la société Carat [chargée par le conseil général de trouver un sponsor, NDA] qui nous a fait une proposition et c'est nous qui avons proposé de ne pas donner notre nom à la course [8]. »

La conférence de presse touche à sa fin quand vient le moment des questions des journalistes. Frédéric Augendre, spécialiste de la voile au *Parisien,* prend la parole et s'adresse à Philippe de Villiers :

« Vous avez dit que la situation actuelle de Philippe Jeantot ne lui permettait pas actuellement de contracter avec une collectivité locale, cela signifie-t-il que plus tard, si sa situation évolue, vous pourriez à nouveau contracter avec lui?

— Je me pose aussi la question », répond le patron de la Vendée, en pesant soigneusement chacun de ses mots. Jusqu'au bout, en public, le vicomte restera fidèle à son ancien ami.

La cinquième édition du Vendée Globe qui se profile n'a plus grand-chose à voir avec la première qui a eu lieu quinze ans plus tôt. On attend ainsi près du double de concurrents. Et les solitaires de 2004 ont bien changé. A quelques exceptions près, la race des aventuriers et des gentlemen navigateurs des débuts semble une espèce en voie de disparition, laissant la place à des régatiers affûtés.

Le Vendée Globe 2000-2001 a ainsi couronné un grand marin, mais il a surtout révélé un immense coureur qui, dans la foulée de son tour du monde, a remporté la Route du Rhum, en 2002, puis la transat anglaise, en 2004. Déjà double vainqueur du Figaro, Michel Desjoyeaux affiche désormais, à même pas 40 ans, un palmarès que peu de coureurs peuvent se targuer d'afficher en solitaire. Et le Finistérien réfléchit au Vendée Globe 2008-2009! La « course ultime » est aussi désormais celle où des néophytes terriblement doués peuvent exploser : Ellen MacArthur n'aurait sans doute pas fait autant d'étincelles dans une autre épreuve.

Les machines d'aujourd'hui n'ont rien de commun, non plus, avec celles des glorieux pionniers. Plus rapides, plus légers, plus stables, plus sûrs, les 60 pieds open sont devenus des bijoux de technologies, bardés de capteurs et d'électronique, connectés à Internet. Lors de la prochaine édition, les transmissions d'images en direct depuis le Grand Sud relèveront un peu moins de l'exploit.

Et puis, on l'a sans doute un peu oublié, mais les monocoques doivent une fière chandelle au Vendée Globe. Que seraient-ils devenus sans cette épreuve qui les a réhabilités? Après la mythique arrivée de la première édition de la Route du Rhum, en 1978, on ne donnait plus cher de leur peau. En 98 secondes magiques et éternelles, le Canadien Mike Birch et son petit trimaran jaune *Olympus Photo* prenaient le dessus sur *Kriter V,* le monocoque de Michel Malinowsky, deux fois plus long et huit fois plus lourd. La décennie qui suit est celle de la consécration des multicoques, qui attirent à eux l'argent des sponsors, les savoir-faire des chantiers et des

architectes et le talent des marins. Et puis le Boc Challenge, d'abord, le Vendée Globe, ensuite, sont arrivés. Avec eux se sont mis en place une jauge et une classe spécifique, puis des classements séparés entre monocoques et multicoques. Et la coque unique, qu'on disait finie pour la course, s'est à nouveau révélée sur le parcours exigeant du tour du monde en solitaire.

En quinze années de saga, le Vendée Globe est également devenu une bonne affaire. Pour la Vendée d'abord : selon les consultants de KPMG, la dernière édition de l'épreuve a assuré 14,5 millions d'euros de retombées pour le département. L'équivalent de 7 millions d'euros d'espaces publicitaires — une manne pour l'un des départements les plus touristiques de l'Hexagone - et 7,5 millions de retombées économiques. Exemple : la course a attiré 750 000 spectateurs, dont 40 % de touristes, et généré 48 000 nuitées supplémentaires. Des chiffres qui aident à comprendre l'acharnement des Vendéens à reprendre leur course.

Le Vendée Globe profite aussi aux sponsors, en particulier à celui du vainqueur. « 63 % des Français ont suivi l'arrivée de la dernière édition, affirme Bruno Lalande, patron de TNS Sport, une société spécialisée dans l'évaluation du sponsoring sportif. C'est énorme : en comparaison, 30 % de la population se dit intéressée par le foot. A part l'OM et le PSG, il n'y a pas beaucoup mieux! En 2001, nous avons estimé la couverture médiatique obtenue par *PRB* à près de 100 millions de francs [environ 15 millions d'euros, NDA], pour une mise de départ de 6 millions [environ 900 000 euros, NDA]. Selon Jean-Jacques Laurent, son action dans le sponsoring contribuait, à l'époque, pour plus d'un tiers à sa croissance annuelle de 15 % du chiffre d'affaires[9] »

Car, ce qui n'a pas changé, c'est l'engouement populaire autour des solitaires qui s'élancent à la conquête des trois caps. Simple à comprendre, chargée de symboles, terriblement romantique - « Le tour du monde ! Je pars faire le tour du monde [10] ! » ne cessait de se répéter Catherine Chabaud en larguant les amarres pour la première fois, en 1996 -, le Vendée Globe, aux yeux du public, n'est définitivement pas une course comme les autres. Parce que les marins partent seuls, loin, longtemps et accomplissent le tour

de la planète sans s'arrêter. Parce que, aussi, tout simplement, pendant la centaine de jours que dure leur passionnant feuilleton, ils font rêver ceux qui restent à terre, des journalistes au grand public en passant par les salariés des entreprises partenaires. Ne l'oublions pas : les marins du Vendée Globe vont là où personne d'autre ne s'aventure, poussés par le vent, les vagues et une forme d'ambition que beaucoup d'entre nous aimeraient pouvoir revendiquer.

Pourtant, comme toute la voile à la française — c'est-à-dire au large et en solitaire -, cette épreuve hors du commun hésite à tracer sa route : compétition ou aventure ? Le progrès fait rage et les marins veulent aller toujours plus vite : chaque Vendée Globe gagne peu à peu en intensité sportive. Heureusement, pour le public, les médias et les sponsors, qui en raffolent, toutes les éditions ont vu éclore des doux dingues un peu rock'n roll, capables de se recoudre la langue ou de reconstruire leur mât brisé. Une part de folie qui reste la signature du Vendée Globe, course unique où le triomphe de celui qui ferme la marche n'a rien à envier à la consécration du premier. Tous vainqueurs! Quelle compétition sportive au monde peut aujourd'hui afficher pareille originalité ?

Les quatre éditions du Vendée Globe ne sont cependant pas sans conséquences sur la perception de l'exploit qui consiste à faire le tour du monde à la voile. C'est même un effet collatéral inattendu : à force d'avaler les girations planétaires comme d'autres traversent la Manche, les solitaires n'ont-ils pas un brin affadi leur terrain de jeu? Avant 1989, les marins qui ont salué les trois caps en solo et non-stop se comptent sur les doigts d'une main. Après l'arrivée de Jean-François Coste, dernier du premier Vendée Globe, il faut ouvrir les registres tant la liste s'allonge.

Du coup, quelques fous volants sur plusieurs coques - qui réfléchissaient déjà à l'idée depuis quelque temps - se disent que, si leurs confrères ont mis un peu plus de cent jours, seuls et en monocoque, pour tourner autour de la planète, ils doivent pourvoir rejoindre, en équipage et en multicoque, les héros de la fiction de Jules Verne et leurs quatre-vingts jours. C'est chose faite par Bruno Peyron dès 1993, qui décroche ainsi le premier trophée Jules-Verne. Onze ans plus tard, en avril 2004, il ne faut plus que cinquante-

huit jours à Steve Fossett et ses équipiers à bord de *Cheyenne,* un maxi-catamaran de 38,10 mètres, pour exécuter le tour du monde à la voile.

Et ce n'est sans doute pas fini. En une héroïque et impeccable promenade par les trois caps de soixante-douze jours, Francis Joyon et son trimaran ont posé, en février 2004, les jalons d'une nouvelle discipline : pour faire simple, le trophée Jules-Verne, mais en solitaire. Ou, mieux, le Vendée Globe, mais en multicoque! Qui sait si ce n'est pas la nouvelle frontière ?

Alors, galvaudé le Vendée Globe? Ce serait aller un peu vite en besogne. Sur ce parcours ultime, il reste une monumentale part d'aléatoire. Il suffirait que le Grand Sud, si mythifié, se mette en colère, comme ce fut le cas en 1996-1997, pour que les cartes soit largement rebattues. La maîtrise technique des solitaires a beau aller croissant, ils ne sont pas à l'abri d'une bérézina comme celle qui a balayé une partie de la flotte des monocoques de l'édition 2004 de la transat anglaise [11]. Ainsi va la science de la voile : cent fois sur le métier, il faut remettre l'ouvrage.

Faisons les comptes. En quinze ans, cinquante coureurs différents ont pris le départ du Vendée Globe. Trois marins ont disparu : Nigel Burgess et Gerry Roufs ne sont jamais revenus; Mike Plant n'est jamais arrivé au départ. Douze d'entre eux ont doublé la mise; un seul, Yves Parlier, s'est élancé à trois reprises. Au total, seuls trente et un solitaires différents ont fini la course classés. Parmi eux, quatre y sont parvenus deux fois.

Pour la cinquième édition 2004-2005, vingt-trois concurrents de sept nationalités différentes sont candidats à une nouvelle balade par les trois caps mythiques. Parmi eux, quatorze « bizuths », dont deux femmes. Huit marins reviennent sur leurs propres traces. On y trouve un petit groupe de multirécidivistes qui repartent une troisième fois, comme Patrice Carpentier, le « patriarche », 54 ans, déjà présent lors de la première édition, voilà quinze ans, ou l'increvable Raphaël Dinelli, qui, malgré les soucis financiers, trouve encore l'énergie de monter un nouveau projet.

Marc Thiercelin fait aussi partie de ces drogués du « Vendée ». Ecœuré par sa dernière participation, le Rochelais avait annoncé la couleur à son retour en février 2001 : « Cette fois j'arrête. » Mais, le 7 novembre 2004, il sera à nouveau aux Sables-d'O-LONNE, à la barre de l'ancien bateau de Catherine Chabaud, pour s'attaquer encore une fois à cette épreuve hors

normes, surnommée dès sa création l'« Everest de la voile ». A la veille du départ, en novembre 2000, Thiercelin relativisait la comparaison en peu de mots implacables : « Pour l'instant, ceux qui ont gravi l'Everest sont plus nombreux que ceux qui ont fini le Vendée Globe. »

1 27 voix pour, 1 abstention, 3 contre.

2 Dont 150 000 euros pour le vainqueur.

3 Entretien avec les auteurs, le 14/05/2004.

4 Entretien avec les auteurs, le 24/08/2004.

5 Entretien avec les auteurs, le 6/07/2004.

6 *Journal officiel de la République française, édition des documents administratifs*, Commission nationale des comptes de campagne et des financements politiques(CCFP). Publication simplifiée des comptes de campagne, 27/04/ 1994.

7 Le *Journal Officiel* précise pourtant que le don a été effectué au nom de la « SA Sodebo »...

8 Entretien avec les auteurs, le 3/09/2004.

9 Entretien avec les auteurs, le 10/05/2004.

10 Entretien avec les auteurs, le 17/01/2004

11 Trois des principaux candidats au Vendée Globe 2004-2005; Jean-Pierre Dick, Bernard Stamm et Vincent Riou ont dû abandonner à la suite d'avaries graves. Deux autres marins, Jean Le Cam et Roland Jourdain, ont dû renoncer à prendre le départ de la course à cause de problèmes de quilles.

PALMARÈS DU VENDÉE GLOBE

Soixante-six concurrents, dont cinquante différents, ont participé à l'un des quatre « Vendée » organisés jusqu'à ce jour. Trente-cinq d'entre eux se sont classés, soit un peu plus de 53 %.

1989-1990

(départ le 26 novembre 1989, 13 concurrents au départ, 7 classés)

1 Titouan Lamazou, *Ecureuil d'Aquitaine II*, 109 jours, 8 heures, 48 minutes et 50 secondes

2 Loïck Peyron, *Lada Poch II*, 110 jours, 1 heure, 18 minutes et 6 secondes

3 Jean-Luc Van den Heede, 36 *15 MET*, 112 jours, 1 heure, 14 minutes

4 Philippe Jeantot, *Crédit Agricole IV*, 113 jours, 23 heures, 48 minutes et 12 secondes

5 Pierre Follenfant, *TBS Charente-Maritime* , 114 jours, 21 heures, 9 minutes et 6 secondes

6 Alain Gautier, *Generali Concorde*, 132 jours, 13 heures, 31 minutes et 48 secondes

7 Jean-François Coste, *Cacharel* , 163 jours, 1 heure, 19 minutes et 20 secondes

Hors course après escale :

Patrice Carpentier, *Le Nouvel Observateur*

Guy Bernardin, *O'Kay*

Mike Plant, *Duracell*

Abandons :

Jean-Yves Terlain, *UAP 1992*

Philippe Poupon, *Fleury Michon X*

Bertie Reed, *Grinaker*

1992-1993

(départ le 22 novembre 1992, 14 concurrents au départ, 7 classés)

1 Alain Gautier, *Bagages Superior,* 110 jours, 2 heures, 22 minutes et 35 secondes

2 Jean-Luc Van den Heede, *Sofap-Helvim,* 116 jours, 15 heures, 1 minute et 11 secondes

3 Philippe Poupon, *Fleury Michon* X, 117 jours, 3 heures, 34 minutes et 24 secondes

4 Yves Parlier, *Cacolac d'Aquitaine*, 125 jours, 7 heures et 12 minutes

5 Nandor Fa, *K&H Bank-Matav,* 128 jours, 19 heures, 5 minutes et 4 secondes

6 Jose Luis de Ugarte, *Euskadi Europa* 93, 134 jours, 6 heures, 4 minutes et 3 secondes

7 Jean-Yves Hasselin, *PRB-Solo Nantes,* 153 jours, 6 heures et 13 minutes

Hors course après escale :
Bernard Gallay, *Vuarnet Watches*
Abandons :
Loïck Peyron, *Fujicolor III*
Bertrand de Broc, *Groupe LG*
Vittorio Malingri, *Everlast Neil Pryde*
Alan Wynne Thomas, *Cardiff Discovery*
Thierry Arnaud, *Le Monde Informatique*

Nigel Burgess, *Nigel Burgess Yachtbrokers*, a été retrouvé mort dans sa combinaison de survie.

Mike Plant, *Coyote,* a disparu lors du convoyage de son bateau vers Les Sables-d'Olonne.

1996-1997

(départ le 3 novembre 1996, 15 concurrents au départ, 6 classés)

1 Christophe Auguin, *Geodis,* 105 jours, 20 heures, 31 minutes et 23 secondes

2 Marc Thiercelin, *Crédit Immobilier de France,* 113 jours, 8 heures, 26 minutes et 8 secondes

3 Hervé Laurent, *Groupe LG Traitmat,* 114 jours, 16 heures, 43 minutes et 14 secondes

4 Eric Dumont, *Café Legal-Le goût,* 116 jours, 20 heures, 18 minutes et 22 secondes

5 Pete Goss, *Aqua Quorum,* 126 jours, 21 heures, 25 minutes et 4 secondes

6 Catherine Chabaud, *Whirlpool-Europe 2* , 140 jours, 4 heures, 38 minutes et 45 secondes

Hors course après escale :

Yves Parlier, *Aquitaine Innovations*

Isabelle Autissier, *PRB*

Abandons :

Nandor Fa, *Budapest*

Didier Munduteguy, *Club 60^{e} Sud*

Patrick de Radiguès, *Afibel*

Tony Bullimore, *Exide Challenger*

Thierry Dubois, *Pour Amnesty International*

Bertrand de Broc, *Votre Nom Autour du Monde*

Raphaël Dinelli, *Algimouss,* est parti en « pirate ». Il a également abandonné. Gerry Roufs, *Groupe LG 2,* a disparu en mer.

2000-2001

(départ le 9 novembre 2000, 24 concurrents au départ, 15 classés)

1 Michel Desjoyeaux, *PRB*, 93 jours, 3 heures, 57 minutes et 32 secondes

2 Ellen MacArthur, *Kingfisher,* 94 jours, 4 heures et 25 secondes

3 Roland Jourdain, *Sill,* 96 jours, 1 heure et 2 minutes et 33 secondes

4 Marc Thiercelin, *Active Wear,* 102 jours, 20 heures, 37 minutes et 49 secondes

5 Dominique Wavre, *UBP,* 105 jours, 2 heures, 47 minutes et 12 secondes

6 Thomas Coville, *Sodebo* , 105 jours, 7 heures et 24 minutes

7 Mike Golding, *Group 4,* 110 jours, 16 heures et 22 minutes

8 Bernard Gallay, *Voila.fr,* 111 jours, 16 heures, 7 minutes et 11 secondes

9 Josh Hall, *EBP Gartmore* , 111 jours, 19 heures, 48 minutes et 2 secondes

10 Joe Seeten, *Nord-Pas-de-Calais,* 115 jours, 16 heures, 46 minutes et 50 secondes

11 Patrice Carpentier, *VM Matériaux,* 116 jours, 32 minutes et 48 secondes

12 Simone Bianchetti, *Aquarelle,* 121 jours, 1 heure et 28 minutes

13 Yves Parlier, *Aquitaine Innovations*, 126 jours, 23 heures et 36 minutes

14 Didier Munduteguy, *DDP 60^{e} Sud,* 135 jours, 15 heures et 17 minutes

15 Pasquale de Gregorio, *Wind,* 158 jours, 2 heures, 37 minutes et 25 secondes

Hors course après escale :

Thierry Dubois, *Solidaires*

Raphaël Dinelli, *Sogal Extenso*
Abandons :
Patrick de Radiguès, *La Libre Belgique*
Eric Dumont, *Euroka-Un Univers de services*
Javier Senso, *Old Spice*
Bernard Stamm, *Armor Lux-Foies Gras Bizac*
Richard Tolkien, *This Time*
Fedor Konyukhov, *Modern University for the Humanities*
Catherine Chabaud, *Whirlpool*

2004-2005

(départ le 7 novembre 2004. Au début de septembre, 23 concurrents étaient inscrits

Patrice Carpentier, *VM Matériaux*

Jean-Pierre Dick, *Virbac*

Raphaël Dinelli, *Livie*

Patrick Favre, *Adrénalines*

Mike Golding, *Ecover*

Charles Heidrich, *Objectif 3*

Conrad Humphreys, *Hellomoto*

Sébastien Josse, *VMI*

Roland Jourdain, *Sill et Véolia*

Hervé Laurent, *UUDS*

Jean Le Cam, *Bonduelle*

Karen Leibovici, *Benefic*

Anne Liardet, *Gomme Gitcha*

Nick Moloney, *Skandia*

Benoît Parneaudau, Max *Harelaar-Charente-Maritime*

De Radiguès Patrick, *Harmony Capital Group*

Vincent Riou, *PRB*

Bruce Schwab, *Ocean Planet*

Nobert Sedlacek, *Austria One*

Joé Seeten, *Arcelor-Dunkerque*

Marc Thiercelin, *Pro-Form*

Alex Thompson, *Hugo Boss*

Dominique Wavre, *Temenos*

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux consacrés au Vendée Globe

AUGENDRE, Frédéric, *Solitaires autour du monde — La grande aventure du Globe Challenge,* Solar, 1990.

CHARLES, Daniel (sous la direction de), *13 solitaires autour du monde sans escale,* Robert Laffont, 1990.

CHAUVE, Jean-Yves, *Instants de vie, les marins du Vendée Globe,* Distance Assistance, 2001.

COUTURIE, Martin et JOUBIN, Philippe, *Tempête autour du monde,* DBW/Editions du Rocher, 1997.

DESHORS, Michel, *Le Vendée Globe, toute la toile autour du monde,* Mango Sport, 2001.

FORTUNE, James et GRANDET, Magali, *Un hiver aux Sables-d'Olonne : le temps d'un Vendée Globe,* CMD, 1998.

GEORJAN, Thierry, *Vendée Globe*, Editions Gérard de Villiers / La Découvrance éditions, 1997.

LE ROUX, Patrick, LE VAILLANT, Luc et PLISSON, Philip, *Vendée Globe Challenge*, Denoël, 1990.

LUNDY, Derek, *L'Epreuve,* Editions Guérin, 2000.

MONTAGU, Jean-Yves, *Vendée Globe, le grand souffle*, Albin Michel, 1993.

MOUSIS, François et MESSAGER, Serge, *Vendée Globe 1989-2001, histoire d'un mythe,* Editions des Vignes, 2001.

PIRON, Didier, *Vendée Globe 96-97,* Les Ateliers d'Anjou, 1997.

Ouvrages de concurrents ayant participé au Vendée Globe

AUGUIN, Christophe et ROUCH, Sylvie, *105 jours en solitaire,* Denoël, 1997.

AUTISSIER, Isabelle et COQUEREL, Eric, *Une solitaire autour du monde,* Arthaud, 1998.

BERNARDIN, Guy, *Pot pourri au Cap Horn,* Buchet-Chastel, 1994.

BULLIMORE, Tony, *Sauvé,* Plon, 1998.

CHABAUD, Catherine, *Possibles rêves,* Glénat, 1997.

CHABAUD, Catherine, *Entre deux mondes,* Glénat, 2000.

DESJOYAUX, Michel, BORNENS, Régine, COQUEREL, Eric, *L'Enfant de la vallée des fous,* Gallimard, 2001.

DINELLI, Raphaël, *Le Pirate du tour du monde,* Anne Carrière, 1997.

DUBOIS, Thierry, *J'y retournerai,* Plon, 1997.

DUMONT, Eric et DELENE-BARTHOLDI, Régis, *Autour du monde, autour d'une vie,* Delene Bartholdi-Dumont Editeur, 2001.

GAUTIER, Cendrine et Alain, *Ciao Ciao. Trois tours du monde pour un amour,* J.-C. Lattès, 1994.

GOSS, Pete, *Close to the Wind,* Headline Book Publishing, 1998.

JEANTOT, Philippe, *Trois océans pour une victoire,* Arthaud, 1983.

JEANTOT, Philippe, *Vaincre autour du monde,* Arthaud, 1988.

JEANTOT, Philippe, *Au bout de mes rêves,* Arthaud, 1991.

LAMAZOU, Titouan et LE ROUX, Patrick, *Demain, je serai tous morts,* Grasset, 1990.

MACARTHUR, Ellen, *Du vent dans les rêves,* XO, 2002.

MUNDUTEGUY, Didier, *Sillage,* Atlantica-Séguier, 2002.

PARLIER, Yves, *Robinson des mers,* Robert Laffont, 2001.

PEYRON, Loïck, *Petit tour du monde illustré,* Denoël, 1990.

PEYRON, Loïck, *Course au large,* Arthaud, 1993.

VAN DEN HEEDE, Jean-Luc et Roger, *Un globe à la force du poignet,* Neptune-Fillipachi, 1990.

Autres ouvrages

DENIAU, Jean-François, *La mer est ronde,* Gallimard, 1975.

HEIMERMANN, Benoît, *Seuls autour du monde,* Editions Ouest-France, 2000.

JANICHON, Gérard, *Damien autour du monde*, Transboréal, 2002.
MOITESSIER, Bernard, *La Longue Route*, Arthaud, 1971.
NICHOLS, Peter, *Golden Globe*, Glénat, 2002.

Périodiques

Bateaux, L'Equipe, L'Express, Le Figaro, Le Monde, Le Nouvel Observateur, Libération, Ouest-France, Le Télégramme de Brest, Voiles et voiliers.

Remerciements

La saga du Vendée Globe n'aurait jamais pu être racontée sans la patience et la disponibilité de celles et ceux qui ont fait le destin de cette épreuve hors du commun, à terre et en mer.

Merci, donc, à tout ceux qui ont bien voulu se prêter au jeu de l'enquête pendant plusieurs heures ou quelques minutes : Jacques Archambault, Claude Arié, Florence Arthaud, Philippe Audureau, Frédéric Augendre, Christophe Auguin, Isabelle Autissier, Christophe Baudry, Frédéric Beauchêne, Patrick Benoiton, Guy Bernardin, Jean-Yves Bernot, Didier Blacque-Belair, Guy Blanchard, Vincent Borde, la famille Bougro, Jean Boulais, Daniel Bréfort, Bernand de Broc, Pierre Brogné, Hervé Cabeli, Philippe Cabon, Mimi et Patrice Carpentier, Michèle Cartier, Catherine Chabaud, Jean-Yves Chauve, Dominique Conin, Pascal Conq, Eric Coquerel, Hervé Corbière, Thomas Coville, Marine Crenn, Michel Desjoyaux, Raphaël Dinelli, Thierry Dubois, Eric Dumont, Thierry Eluère, Thierry Fagnent, Gilles Falc'hun, Jean-Marie Finot, Christine et Pierre Follenfant, Alain Gautier, Yves Gonnord, Nicolas Groleau, Louis Guédon, Roselyne Guéguen, Christophe Guigueno, Jacques Guyader, Jean-Yves Hasselin, Gérard Héraud, Denis Horeau, Michel Horeau, Jean-Paul Huchon, Christophe Jaunet, Philippe Jeantot, Roland Jourdain, Bruno Lalande, José Lamazou, Titouan Lamazou, Marc Lambrechts, Rodolphe Landais, Jean-Jacques Laurent, Hervé Laurent, François Legrand, Patrick Le Roux, Luc Le Vaillant, Jean-Baptiste L'Ollivier, Marc Lombard, Annabelle Mesnager, Frank Opperman, Marcel Pelletier, Georges Pernoud, Stéphane Petit, Loïck Peyron, Laurent Pineau, Nathalie et Marc Pinta, Didier Piron, Jean-Jacques Poch, Philippe Poupon, Nicolas Raynaud, Vincent Riou, Muriel Robin, Xavier de Roux, Jacques Ruchaud, Jean Sans, Jean Saucet, Robert Sicard, Bernard Stamm, Jean-Yves Terlain, Marc Thiercelin, Mark Turner, Alain Tymen, Martin Tzara, Maurice Uguen, Jean-Luc Van den Heede, Jean-Marie Vaur, Laura Vergne, Jacques Verpeaux, Sylvie Viant, Philippe de Villiers, ainsi que celles et ceux qui ont préféré rester dans l'ombre...

Olivier Nora et Manuel Carcassonne se sont dit que nous devions avoir un grain de folie... mais ils ont plongé avec nous. Merci à eux, infiniment.

Benoît Heimermann nous a routés, avec discrétion et efficacité, de la ligne de départ à la ligne d'arrivée. Sans lui, nous n'aurions jamais pris la mer pour cette aventure, et encore moins retrouvé le ponton. Merci pour tout, coach!

Gaëlle Glin et Didier Ravon ont assuré une relecture acrobatique mais impeccable. Leurs conseils et corrections ont été plus que judicieux.

Jean et Marie-Elisabeth Lautrou nous ont prêté leur belle maison, le temps d'une nouvelle traversée, d'écriture cette fois. Dès qu'il est question de course au large, ils répondent toujours présents, d'une manière ou d'une autre...

François Morisot nous a ouvert par deux fois les portes de son appartement des Sables-d'Olonne - qu'il en soit ici remercié.

A *L'Express,* Denis Jeambar et Michel Feltin ont accordé les indispensables feux verts. Merci, aussi, à Corinne Denis, Antonya Tioulong-Noseda et toute l'équipe de la documentation qui nous ont laissés plonger dans leurs précieux dossiers. Marianne Payot a su nous donner confiance quand ce projet se résumait encore à deux feuillets. L'incontournable feuille Excel de Pierre Falga était au rendez-vous, bien sûr. Enfin, Elisabeth Auger s'est rendue indispensable, comme toujours.

Sans Arnaud Bouillin et Bruno Cot, qui ont bien voulu prendre la route pour Saint-Malo, le temps aurait sans doute été trop court.

Enfin, ce livre n'aurait pas vu le jour sans le soutien permanent de Lysiane, Marie et Brieuc Agnus. Leur apport à cet ouvrage est trop long à expliquer ici...

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Page 1 : 1. Corbis, 2. M. Uguen, 3 DPPI, 4. Sipa, 5. DPPI

Page 2 : 1. D. Ravon, 2. DPPI, 3. Corbis

Page 3 : DPPI

Page 4 et 5 : 1. Corbis, 2. DPPI, 3. DPPI, 4. AFP, 5. MaxPPP, 6. DPPI, 7. DPPI, 8. DPPI

Page 6 : DPPI

Page 7 : 1. DPPI, 2. Vandystadt

Page 8 : DPPI

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library